

maritiem tijdschrift
nr. 311 - januari 2015



revue maritime
nr. 311 - janvier 2015

NEPTUNUS

Operatie Atalanta 2014

Vijf jaar Admiraal Benelux: het bilan

Coopérer pour la sécurité en mer

Kustwachtpartner: Scheepvaartpolitie

Le BPC Dixmude à Zeebrugge

'The Arctic Star' aan Belgen



DEFENSIE
LA DÉFENSE

.be



2014-18



maritiem tijdschrift van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
revue maritime de l'association d'Entraide de la Marine



nr. 311 - januari 2015
janvier 2015

coverfoto / photo de couverture:
© F930 Leopold I

directeur:

Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:

Vincent Hap

hoofredacteur / rédacteur en chef:

Franky Bruneel

lay-out / mise en page:

Johan Leye & Alain Coupé

concept / fotobewerking / traitement de photos:

Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:

collaborateurs à cette édition:

Nancy Monteyne, Geert Popelier, Joost Provoost, Anne-Marie Van Son, Karen Bral, Philippe Herman, Roel Moens, Jens Van Herck, Eric De Vos, Guy Houvenaghel, Chris Huwel, Jorn Urbain, Philip Loose, Hubert Rubbens, Freddy Philips, Guy Toremans, Kurt Verwilligen, Stijn Verboven, Malek Azoug, Louis Van Cant en Henk Maene

redactie / rédaction:

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

tel. +32(0)50/55.82.12

e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be



www.facebook.com/neptunusmagazine

Neptunus is niet-confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790

inhoud / contenu:

01: éditorial

02: voorwoord

03: Operatie Atalanta 2014

10: NOCO 2014: renforcer la capacité de gestion de crise!

14: Vijf jaar Admiraal Benelux: het bilan – interview met admiraal Borsboom (NL)

20: Coopérer pour la sécurité en mer – interview avec l'amiral Rogel, chef de l'état-major de la Marine nationale française

26: Kustwachtpartner: Scheepvaartpolitie

32: Le BPC Dixmude à Zeebrugge

34: Jules Wabbes: une contribution inhabituelle à la Marine belge

36: Vier maanden op de ARA Libertad

40: 'The Arctic Star' aan Belgen

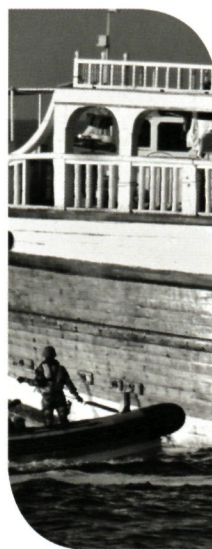
50: Logistiek team Marine in NAVO-oefening Noble Mariner 2014

52: Boeken - Miniships 2015

53: Met pensioen – à la retraite / overlijdens – décès

54: Info Marine

64: Abonnees-weldoeners / Abonnés bienfaiteurs



verkoop & abonnementen

vente & abonnements

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00

jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /

de l'association d'Entraide de la Marine

Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

éditorial



© Jorn Urbain

Chers lecteurs,

Il est très tentant en cette fin d'année de vous proposer comme avant-propos un bilan des activités de la Marine lors de l'année écoulée. C'est d'autant plus tentant que l'année 2014 a à nouveau été riche en événements remarquables, les uns plus que d'autres, mais l'espace qui m'est alloué n'est pas suffisant pour en faire ici un inventaire détaillé. La grande variété d'articles et les nombreuses contributions à votre revue maritime préférée ne sont que le reflet d'une année 2014 intéressante, les crises aux frontières de notre continent n'y sont pas étrangères. Le rythme soutenu des opérations et des activités de la Marine n'en sont qu'une première conséquence très tangible. Malgré les nombreuses cérémonies de commémoration qui se sont déroulées cette année, avec ou sans la contribution de la Marine, ces événements nous rappellent qu'assurément la paix durable n'est pas encore acquise en Europe.

2014 fut donc une année intense en activités opérationnelles, tel un tantième déploiement du Godetia vers le Golfe de Guinée ou le quatrième déploiement d'une frégate, le Léopold 1er cette fois, dans le cadre de la lutte contre la piraterie. La flexibilité démontrée par les chasseurs de mines après la réactivation des 'task group' OTAN

souligne, si besoin est, l'énorme agilité stratégique de l'instrument 'Marine' que nous représentons.

2014 fut assurément l'année du nouveau patrouilleur Castor baptisé par Sa Majesté la Reine lors d'une très belle cérémonie de mise en service opérationnel à la base navale de Zeebruges. Ne comptez pas sur moi pour dévoiler le nom de la marraine de son 'sister ship' mais l'avancée des travaux y reste en bonne voie. Qui dit introduction de nouveaux navires dit également décommissionnement d'autres unités, devenues obsolètes. C'est avec beaucoup d'émotion mais aussi de fierté pour les services rendus, que la Marine a ainsi pris congé du Stern et de l'Albatros.

Enfin, à l'occasion de son départ après cinq années de commandement, l'Amiral Benelux nous rappelle combien la coopération entre nos deux Marines est adulte, saine et robuste. Forte de ces fondations binationales, la Marine se prépare dès à présent à appréhender les défis qui se pointent déjà à l'horizon. Au niveau opérationnel, si la piraterie semble contenue en océan indien, force est de constater que les activités illicites en mer ne font qu'augmenter un peu partout dans le monde. L'environnement stratégique nous oblige en tout cas à rester

vigilant et surtout opérationnellement prêt avec nos capacités bientôt toutes modernisées. D'autre part, les projets de remplacement de ces capacités mais également du Belgica se retrouveront rapidement sur la table des décideurs militaires et politiques. Sûr que l'expérience récemment acquise avec les patrouilleurs nous sera particulièrement d'utilité.

Suffisamment de matière et de sujets potentiels, me semble-t-il, pour alimenter votre revue et pour vous permettre de suivre l'actualité de la marine en 2015. Permettez-moi dès lors de remercier toute la rédaction de Neptunus pour leur engagement en 2014 et de souhaiter à toute l'équipe ainsi qu'à vous tous beaucoup d'inspiration et de créativité pour une année 2015 pleine d'écriture et de lecture.

*Amiral de division Michel Hofman
Commandant de la Composante Marine*

voorwoord



© Jorn Urbain

Beste lezers,

Het is zeer verleidelijk om u op het einde van het jaar als voorwoord een balans voor te stellen van de activiteiten van de Marine in het afgelopen jaar. Het is des te verleidelijker omdat 2014 opnieuw een 'rijk' jaar is geweest, gevuld met talrijke gebeurtenissen, de ene meer bijzonder dan de andere. De mij toegewezen ruimte is echter te klein om daar een uitgebreide inventaris van op te maken. De ruime verscheidenheid aan artikels en bijdragen in uw maritiem lievelingstijdschrift zijn een mooie afspiegeling van het zeer interessante jaar 2014. De crisissen aan de grenzen van Europa zijn u niet onbekend en hebben zich vertaald in een hoog operationeel tempo voor onze eenheden. De talrijke herdenkingen van WOI, met of zonder bijdrage van de Marine, herinneren er ons opnieuw aan dat een duurzame vrede in Europa niet vanzelfsprekend is.

2014 was een zeer intens jaar met een zoveelste ontplooiing van de Godetia in de Golf van Guinea en een vierde missie van één van onze fregatten, dit keer de Leopold I, in de strijd tegen piraterij. De flexibiliteit van de mijnenjagers na de reactivering van de NATO-task group, onderstreept, voor zover nodig, de

enorme strategische soepelheid die de Marine aanbiedt.

2014 was zonder meer ook het jaar van de Castor, ons nieuw patrouilleschip dat Hare Majesteit de Koningin plechtig heeft gedoopt. Dat gebeurde tijdens een mooie ceremonie bij de indienststelling in de marinebasis van Zeebrugge. Reken niet op mij om de naam te onthullen van de meter van de het zusterschip waarvan de bouw op het goede spoor zit. Het in dienst nemen van nieuwe vaartuigen gaat spijtig genoeg gepaard met het uit de vaart nemen van verouderd geworden eenheden. Met veel emotie maar ook met fierheid voor de bewezen diensten heeft de Marine dit jaar afscheid genomen van de Stern en de Albatros.

Ten slotte benadrukte viceadmiraal Borsboom tijdens zijn afscheidsrede, na vijf jaar aan het roer van ABNL, hoe diep verstrengeld onze beide marines zijn. Gebaseerd op deze robuuste binationale fundamenteen kijkt de Marinecomponent nu al naar de uitdagingen die aan de horizon opdoemen. Uit recente cijfers blijkt dat de piraterij in de Indische Oceaan wellicht momenteel onder controle is,

maar dat de maritieme criminaliteit in de wereld alleen maar toeneemt. Deze steeds wijzigende strategische omgeving noodzaakt ons om opmerkzaam te blijven en klaar te zijn om onze gemoderniseerde vloot operationeel in te zetten. Tevens zullen de dossiers over de vervangingsprogramma's van onze capaciteiten maar ook van de Belgica II snel op de tafel van de militaire- en politieke beslissingsorganen liggen. De expertise, opgedaan met de bouw van de patrouillevaartuigen, zal ons hierbij zeker ten goede komen.

Ik denk hiermee voldoende potentiële onderwerpen te hebben aangereikt, waardoor u de actualiteit van de Marinecomponent ook in 2015 zult kunnen volgen. Sta me toe hierbij het volledige redactieteam van Neptunus te bedanken voor hun inzet en ik wens iedereen veel inspiratie en creativiteit toe voor een jaar 2015 vol schrijf- en leesplezier.

*Divisieadmiraal Michel Hofman
Commandant Marinecomponent*



het fregat F930 Leopold I in de operatiezone – © F930 Leopold I

Operatie Atalanta 2014

Het fregat F930 Leopold I verliet op zondag 10 augustus zijn thuishaven Zeebrugge om zich naar de operatiezone rond de Hoorn van Afrika te begeven. Tot 30 november is de Leopold I er actief geweest in Operatie Atalanta, de anti-piraterijmissie van de Europese Unie. Het schip is vertrokken met 167 bemanningsleden aan boord: De commandant, 22 officieren (waaronder één Amerikaanse officier die deelneemt aan een uitwisselingsprogramma), 74 onderofficieren en 70 vrijwilligers. Van die 167 zijn er dertien vrouwelijke collega's. De deelname van het fregat was trouwens een joint-gebeuren. Met de ingeschepte helikopter was de Luchtcomponent vertegenwoordigd. De Landcomponent leverde het 'vessel protection detachement' en de Medische Component was met een chirurgische module aanwezig op het fregat. Bovendien neemt de Belgische Marine niet alleen aan de operatie deel met de Leopold I. Tot februari 2015 is er een onderofficier van de Marine werkzaam op het Italiaanse stafschip. In dit artikel halen we enkele van deze specifieke elementen uit hun niche...

De transit verliep richting Middellandse Zee, gevolgd door een passage door het Suezkanaal en de Rode Zee, om uiteindelijk aan te komen in de Golf van Aden en de Indische Oceaan, waar de Europese schepen opereren ter bescherming van de internationale scheepvaartroutes.

Het fregat Leopold I nam rond de Hoorn van Afrika deel aan de Europese anti-piraterijmissie Atalanta. Het is de vierde keer dat de Belgische Marine een fregat stuurde voor deze opdracht. De drie vorige keren was dat de F931 Louise-Marie en nu dus voor het eerst de Leopold I. Half december liep het schip Zeebrugge terug binnen. Tot 30 november was het in de operatiezone



fregatkapitein Tanguy Botman, commandant van de Leopold I – © F930 Leopold I



het fregat F930 Leopold I in de operatiezone – © F930 Leopold I



boarding van een te controleren vaartuig – © F930 Leopold I

Om de commandant bij te staan in de jungle van wetteksten en richtlijnen is er aan boord van het fregat, voor de duur van de operatie, een militair jurist voorzien. Die wordt gedetacheerd vanuit de Algemene Directie Juridische Steun en Bemiddeling (DGJM).

actief geweest. De opdracht van het fregat was vijfledig:

- Bescherming bieden aan gecharterde schepen van het 'World Food Program' (WFP) en van de 'African Union Mission for Somalia' (AMISOM)
- Het escorteren van andere kwetsbare schepen, ongeacht de vlag waaronder ze varen
- Het ontmoedigen en verminderen van daden van piraterij door te patrouilleren in de risicozones
- De noodzakelijke middelen te gebruiken, met inbegrip van geweld, ter ontmoediging, voorkoming of beëindiging van daden van piraterij of gewapende roofovervallen in die zones
- Indien mogelijk, de personen die worden verdacht van piraterij of gewapende roofovervallen gevangen nemen, vasthouden en overdragen aan de bevoegde autoriteiten

De voorbije jaren heeft operatie Atalanta zeer succesvol bijgedragen tot het terugschroeven van daden van piraterij in de Golf van Aden en gewapende overvallen voor de Somalische kust. Toch blijft waakzaamheid geboden. De laatste overval had immers nog plaats in januari 2014.

Legum servi sumus ut liberi esse possimus

(Wij zijn slaven van de wet zodat we vrij kunnen zijn / Cicero)

Het wettelijke kader waarbinnen de Europese operatie Atalanta opereert is complex, maar garandeert dat de uiteindelijke doelstelling, namelijk het herstellen van de vrijheid van navigatie in wateren ter hoogte van Somalië, op een juridisch correcte manier kan worden gerealiseerd.

Basis van dat wettelijk kader zijn in eerste instantie enkele resoluties van de Veiligheidsraad (UNSCR 1814 van 2008 e.v.). Daarnaast moet de commandant bij de uitvoering van zijn opdracht rekening houden met tal van internationale en nationale rechtsregels en richtlijnen – al dan niet vertaald in 'rules of engagement' (ROE) – en verder ook met verdragen, afgesloten met enkele kuststaten, aanpalend aan de operatiezone (Djibouti, Kenia, Seychellen enz...)

Bijkomend heeft de Belgische wetgever in 2010 aan de commandant van een oorlogschip, alsook aan de commandant van de militairen die aan boord van een vrachtschip worden geplaatst om dit te beschermen (VPD – Vessel Protection



een vissersschiff – © F930 Leopold I

Detachment), gerechtelijke bevoegdheden toegekend om op te treden tegen piraterij. Zo is de commandant nu gemachtigd om, net zoals een politieman, processen-verbaal op te stellen in verband met piraterij.

Om de commandant bij te staan in deze jungle van wetteksten en richtlijnen is er aan boord van het fregat, voor de duur van de operatie, een militair jurist voorzien. Die wordt gedetacheerd vanuit de Algemene Directie Juridische Steun en Bemiddeling (DGJM). Deze 'legal advisor' (legad) staat in voor de coördinatie met zijn collega's op de andere echelons: FHQ (Fleet Headquarters, zijnde het commando op het stafschip van de vloot) en OHQ (Operational Headquarters in Northwood, UK). Op die manier, alsook via communicatie met de gerechtelijke autoriteiten in België wordt de juridische ondersteuning van de operatie geoptimaliseerd. De adviezen en tussenkomsten van de legad betreffen onder meer:

- het gebruik van geweld, en meer specifiek de 'rules of engagement'
- MOU's (Memorandum of Understanding), SOFA's (Status of Forces Agreement)
- opstellen van contracten met schepen die geëscorteerd moeten worden, enz...
- vragen in verband met internationaal recht (b.v. UNCLOS (United Nations Convention on the Law Of the Sea, met zijn belangrijke bepalingen betreffende piraterij), humanitair recht en de internationale rechten van de mens
- vragen met betrekking tot het Belgisch nationaal recht, maar ook met betrekking tot het nationaal recht van het land waar het fregat zich op een bepaald moment bevindt
- regeling van schadedossiers
- en last but not least, afstemmen met de Federale Procureur en de politiediensten voor een correct verloop van de aanhouding van vermoedelijke piraten.



controle van een vissersschiff – © F930 Leopold I



verkenningvlucht van de boordhelikopter – © F930 Leopold I



een lid van het 'vessel protection detachment' – © F930 Leopold I



een op de F930 Leopold I ingeschepte militaire tolk – © F930 Leopold I

Voor het tweede jaar op rij is er een Forward Surgical Element (FSE) aan boord van de Leopold I. Dit is een ultralichte en mobiele chirurgische module van de Medische component.



Na een piek in 2011 (176 pogingen tot kaping, waarvan 25 gelukt) is het aantal gevallen van piraterij in 2014 drastisch gedaald (amper 2 pogingen, waarvan 0 gelukt). Die terugval bewijst dat de gecombineerde aanpak van de internationale gemeenschap (de zogenaamde 'comprehensive approach' zijn vruchten begint af te werpen.

De interventies van het fregat Leopold I tijdens Operatie Atalanta hebben zich voornamelijk beperkt tot het uitvoeren van patrouilles, o.a. met behulp van een ingeschepte helikopter Alouette III en het leggen van contacten met de bemanning van de dhows en skiffs die ze ontmoetten. Bedoeling is duidelijk te maken aan de lokale bevolking dat de oorlogsschepen van Atalanta er niet zijn om hen het leven zuur te maken maar wel om de piraterij te bestrijden, waardoor zij terug in alle veiligheid hun normale (handels)activiteiten kunnen uitvoeren. In het vakjargon noemen we dit 'winning the hearts and minds'. In tweede instantie zijn die contacten er om meer kennis te vergaren over de levenswijze en verlangens van die mensen, en om informatie in te winnen over mogelijke piratenactiviteiten in de regio. In samenspraak met de commandant, ziet de legad toe op het naleven van de geldende richtlijnen in dit verband en meer algemeen het respect voor de rechten van betrokkenen. Bij elk bezoekje aan zo'n schip liet de Leopold I drank en eten achter, en verzorgde het medische team zieken en gewonden. Met deze werkwijze heeft de Belgische Marine alvast de 'hearts and minds' van deze mensen gewonnen...

Chirurgische module van de Medische Component aan boord van de Leopold I

Voor het tweede jaar op rij is er een Forward Surgical Element (FSE) aan boord van de Leopold I. Dit is een ultralichte en mobiele chirurgische module van de Medische component. Voor bepaalde scenario's is een klassieke 'role 2' met doorgaans een capaciteit voor o.a. tandheelkunde, arbeidsgeneeskunde en psychologische of psychiatrische zorg te omvangrijk. Daarom beschikt het medisch team aan boord nu over de FSE die een kleinere logistieke voetafdruk heeft. In operaties met een gemiddeld tot hoog risico en/of waar de evacuatie tijd te lang wordt, kan een FSE worden ingezet.

Een FSE heeft de capaciteit om vijf patiënten te verzorgen. De FSE is ingedeeld in drie secties: De sectie 'advanced trauma life support' bestaat uit een spoedbrancard waarop men de patiënt reanimeert en stabiliseert. De sectie 'damage control surgery' omvat een operatietafel. Voor intensieve zorgen zijn er twee bedden beschikbaar in de sectie 'critical care'. Na een maximale verblijfsduur van 24 uur moeten patiënten worden geëvacueerd.

De sets met benodigdheden zijn samengesteld volgens verschillende soorten trauma's en lichaamszones: hoofd en aangezicht, borstkas, buikholte, ledematen en bloedvaten. Elke sectie van de FSE heeft vijf algemene



het FSE-gedeelte voor 'damage control surgery' – © Koen Van Cleynenbreugel



het FSE-gedeelte voor intensieve zorgen – © Koen Van Cleynenbreugel

traumasets en één specifieke set. Een algemene set bevat al het verbruiksmateriaal dat nodig is voor één slachtoffer. De specifieke sets bevatten materiaal per traumazone voor elke sectie. Elke set bestaat uit één tot twee 'medical hanging storage bags'. Dit zijn handige ophangzakken, modulair samengesteld met een velcrosysteem. Al het materiaal is voorverpakt, klaar voor verbruik en volgens het al-in-één-principe gegroepeerd in zakken die je enkel hoeft te openen en op te hangen.

Een FSE heeft ook een draagbaar echografietoestel, een beperkte labocapaciteit en een beperkte bloedvoorraad bij.

Het team bestaat uit vijf leden: een chirurg, een anesthesist, een verpleegkundige spoed en intensieve zorgen, een verpleegkundige operatiekwartier en een techniek operatiekwartier. Vorig jaar voerde het FSE-team vier interventies uit. Dit jaar onderging een bemanningslid van de Leopold I met succes een blindedarmoperatie aan boord. Verder verliep alles veilig en zonder grote ongelukken.

Het FSE-team staat steeds paraat bij diverse opearties zoals o.a. opdrachten van de Special Forces, bij evacuaties van landgenoten uit crisisgebieden en bij maritieme operaties zoals deze. Het FSE is er als het ware te land, ter zee en in de lucht.

Marinecomponent ook vertegenwoordigd op het stafschip.

Niet enkel met het fregat Leopold I neemt de Marinecomponent deel aan Operatie Atalanta. Ook op het FHQ (Fleet Headquarters) is de component vertegenwoordigd. Eerste meester-chef Anne-Marie Van Son ruilt immers gedurende zes maanden haar job bij het ICT-team van Zeebrugge in voor die van 'battle watch assistant' aan boord van het stafschip van de 'task force 465' in Operatie Atalanta. Voor Neptunus doet Anne-Marie haar verhaal:

"Goed gepakt vertrok ik op 5 augustus 2014 vanuit Zaventem richting Djibouti om als medewerkster van de staf Atalanta in te schepen aan boord van de Italiaanse destroyer D553 ITS Andrea

Doria. Het schip had zijn thuishaven Taranto al op 22 juli verlaten om zich naar het operatiegebied te begeven. Bij mijn aankomst in Djibouti lag het schip al in de haven, klaar om de taken van het Duitse fregat FGS Brandenburg over te nemen.

De 18de rotatie van deze opdracht loopt van 6 augustus 2014 tot en met 6 februari 2015. Normaal duurt zo'n rotatie slechts vier maanden, maar door de onbeschikbaarheid van het volgende stafschip is deze missie met twee maanden verlengd. Na de overgave-overname (hier noemen ze dit een 'inchoop') doet de ITS Andrea Doria dienst als stafschip van de 'task force' 465. 'Rear admiral' Guido Rando is aan boord ingescheept als 'force commander' van de 'European Union Naval Force'. Op 6 augustus hebben we in de namiddag de haven van Djibouti verlaten en begaven we ons naar het operatiegebied, de IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor). De 36 ingescheepte stafleden komen uit twaalf verschillende landen: Duitsland, Nederland, Spanje, Portugal, Croatië, Servië, Frankrijk, Griekenland, Roemenië, Djibouti, Italië en België. Het personeel is onderverdeeld in zes cellen: commando, intelligence, operaties, logistiek, planning en communicatie. De voertaal is Engels, wat niet voor iedereen zo vanzelfsprekend is. De 'Chief Of Staff' (COS) stuurt de werking van de staf professioneel aan. Iedereen zet zijn beste beentje voor, wat de werksfeer en de samenwerking ten goede komt. We vermelden hier ook bij dat alle stafleden voor hun indeplaatsstelling zijn uitgenodigd op het operationele hoofdkwartier in Northwood (UK) om kennis te nemen van zijn of haar taakomschrijving betreffende Operatie Atalanta.

'Force headquarters Italia', afgekort FHQ ITA 465 (dat is dus ons stafschip) staat in voor het coördineren, plannen en 'taken' van de deelnemende eenheden binnen de 'task force 465' in het operatiegebied. Die eenheden zijn samengesteld uit schepen, boordhelikopters, MPRA's (Maritime Patrol and Recce Aircraft – militaire patrouille- en verkenningsvliegtuigen dus) en UAV's (onbemande luchtvaartuigen).

Ik ben ingedeeld bij de dienst operaties als 'battle watch assistant' en maak dus deel uit van het 'battle watch-team'. Samen met de 'battle watch captain' zijn wij verantwoordelijk voor de dagelijkse activiteiten en het monitoren van de EUNAVFOR-eenheden. 24



Het Italiaanse stafschip D553 ITS Andrea Doria



Het battle watch-team moet te allen tijde een goed en duidelijk beeld hebben van het operatiegebied en de eenheden die er actief zijn. Dit zijn de eenheden van EUNAVFOR, de andere aanwezige 'task forces' (TF508, TF151 en TF150) en onafhankelijke eenheden uit Japan, China, India, Korea en Rusland."

Anne-Marie Van Son

uur op 24 is een battle watch team op post. Er zijn drie teams die alternerend van wacht zijn. Het battle watch-team moet te allen tijde een goed en duidelijk beeld hebben van het operatiegebied en de eenheden die er actief zijn. Dit zijn de eenheden van EUNAVFOR, de andere aanwezige 'task forces' (TF508, TF151 en TF150) en onafhankelijke eenheden uit Japan, China, India, Korea en Rusland. Allen begeleiden ze er koopvaardijkonvoeien door de IRTC en monitoren en begeleiden ze de schepen van het Wereldvoedselprogramma naar hun eindbestemming. Bij elke verandering in de situatie moet het team de eerste reacties verzamelen, alsook alle belangrijke informatie die voor de verdere besluitvorming noodzakelijk is.

Dagelijks moeten alle eenheden van EUNAVFOR hun informatieflow doorgeven aan FHQ ITA 465. Dat noemen we hier de 'battle rhythm'. Alle eenheden moeten hiertoe elke dag op een bepaald tijdstip een document produceren. Die documenten worden in een beveiligd netwerk opgeladen. Het is de taak van de 'battle watch assistant' – mijn taak dus – om deze dagelijkse producten te verzamelen en voor verwerking door te sturen naar de verschillende cellen. Die cellen voorzien dan op hun beurt de EUNAVFOR-eenheden van hun dagelijkse taken. De stafleden van de verschillende cellen briefen de admiraal twee keer per dag. Om 08.30 u. heeft de MUB (morning update brief) plaats en om 18.30 u. de FLAG-brief. Deze briefings worden vervolgens verspreid in de task force 465 zodat alle deelnemende eenheden op de hoogte blijven van alle lopende en te verwachten evenementen in het operatiegebied.



De staf van EUNAVFOR task force 465 – © EUNAVFOR

Dagelijks voeren militaire schepen, boordhelikopters, MPRA's en UAV's screenings uit in de Golf van Aden, het Somalisch Bassin en de Indische Oceaan. Dit heeft ertoe geleid dat piraterij het laatste jaar sterk is afgenomen. De laatste aanval dateert van februari 2014. Wat de toekomst zal brengen en hoe de situatie in deze regio verder zal evolueren, valt moeilijk te voorspellen. Wel kan ik bevestigen dat door de aanwezigheid en inzet van al deze militaire naties in de regio, de vrije doorvaart van koopvaardij schepen veiliger verloopt en dat er bescherming is voor de schepen van het Wereldvoedselprogramma en AMISOM. Toch is alert blijven de boodschap. De naties moeten de steeds

wijzigende situatie blijven evalueren om een correct beeld te behouden van de eventuele bedreigingen door piraterij."

Nancy Monteyne, Geert Popelier, Joost Provoost en Anne-Marie Van Son



'Battle watch assistant' Anne-Marie Van Son – © Alain Coupé



exclusivité: U701 – premier d'une série de douze Fast Craft de la JERMO-class commandé par la Marine finlandaise et qui seront opérationnels à partir de cette année –
© Freddy Philips

NOCO 2014: renforcer la capacité de gestion de crise!

C'est au départ du port de ralliement de Turku (Finlande) que s'est déroulé du 29 août au 12 septembre dernier, la 8^{ème} édition de l'exercice international Northern Coasts (NOCO) 2014. Pris en charge par la Marine finlandaise et géré par son Chief of Staff (COS), le commodore Juha Vauhkonen, celui-ci rassembla une cinquantaine de navires et plus de 4.000 hommes issus de 12 pays de l'OTAN et de deux de ses partenaires^(*).

Le but de cette manœuvre était de confronter in situ, les participants avec la gérance de plus de 200 scénarii simulant un large éventail de (possibles) crise maritimes. Le COS, que nous avons rencontré là-bas, nous confia qu'il avait résolument supprimé deux importants

exercices maritimes cette année, afin de pouvoir disposer d'un maximum de moyens pour participer et coordonner efficacement ce NOCO - 2014.

Car dit-il: "... plus réalistes et proches de la réalité sont les scénarii élaborés, mieux les équipages peuvent s'entraîner à affronter des situations de crises réelles. D'autre part, il convient de souligner qu'avec un programme d'une telle complexité, réunissant d'aussi nombreux partenaires venant de tant de pays différents, une des difficultés principales est assurément de gérer cette coordination et les moyens de communication".

Dans la foulée de cette importante mobilisation, l'opportunité fut également saisie pour tester et octroyer la 'certification' de la Uusimaa Brigade

Amphibious Task Unit finlandaise qui sera intégrée aux forces de l'OTAN en 2015. Outre le déploiement de deux F-18 Hornets, deux Hawk, cinq Learjet's, quatre PC-9, un Ranger Drone et deux hélo's NH-90 de la Composante Air finlandaise, notons e.a. la participation d'une douzaine de navires de leur flotte, dont les nouveaux chasseurs de mines Fns Katanpää et Purunpää (Katanpää-class). Et, en exclusivité, celle du U 701, première unité d'une série de douze Fast Craft de la Jermo-class qui seront opérationnels à partir de cette année.

D'autres unités, peu communes dans nos eaux, œuvrèrent également sur le terrain d'action, comme par exemple :

- celles des Danois qui participèrent e.a. avec deux de leurs fully outfitted frégates, les Hdms F 362 Peter



Willemoes et F 363 Niels Juel (Iver Huitfeldt-class);

- le Knm M 341 KARMOY, un des 6 bâtiments anti-mines norvégiens à effet de surface, de type catamaran en CVR;
- les corvettes (furtives) lance-missiles suédoises type YS 2000 Hms K 31 Visby; K 32 Helsingborg; K 34 Nyköping et K 35 Karlstad; le Hms P 04 Carlskrona et leur sous-marin Gotland;
- des frégates, divers types de chasseurs de mines et les ravitailleurs allemands A 512 Mosel et A 516 Donau; ainsi que de nombreux autres bâtiments de tous types de diverses marines.



Fns Pori (Finlande) – © Freddy Philips



Fns Purunpää (Finlande) – © Freddy Philips



mouilleur de mines (capacité: 320 units) Lns Jotvignis, type Vidar: transféré à la Lituanie par la Norvège en avril 2006 pour être utilisé comme bâtiment de commandement en remplacement du A41 Vetra. Navire-amiral pour NOCO 2014 – © Freddy Philips



Hdms Peter Willemoes (Marine Danoise) – © Freddy Philips



HNoMS M341 Karmøy (Norvège) – © Freddy Philips



Hms Helsingborg (Suède) – © Freddy Philips

Il convient aussi de mentionner l'intégration, importante, dans cet exercice, du Standing NATO Mine Countermeasures Group 1 (SNMCMG1) avec la présence de notre M 917 Crocus, qui, pour la première fois, était commandé par un officier lituanien, le Cdr Sg Giedrius Premeneckas, secondé par le LCdr Cem Hasanoglu, de nationalité turque. Tous deux ayant mis leur sac à bord du Lns N 42 Jotvignis, un ex-mouilleur de mines norvégien acquis par la marine lituanienne en 2006.

Selon le Commodore Juha Vauhkonen, si les événements qui se déroulaient entretemps autour du bassin méditerranéen (Syrie, Crimée, IS, etc.) suscitent assurément l'attention soutenue de tous les Etats-Majors occidentaux, la vigilance reste néanmoins également de mise quant à la sécurité maritime dans les eaux baltiques. Et, bien que s'abstenant de tout commentaire à propos de la 'violation' récente de l'espace aérien finnois par des appareils russes et de l'augmentation de la tension avec son imposant voisin, il précisa qu'aucune de ces situations n'affecta le déroulement de l'exercice. *“Les scénarii prévus se sont déroulés comme convenus dans le golfe de Botnie, au Nord des îles Åland, la Baltique et les Western Approaches du golfe de Finlande. Tout en restant conscients qu'un exercice d'une telle envergure suscite*



Hms Carlskrona + sous-marin Gotland (Suède) – © Freddy Philips

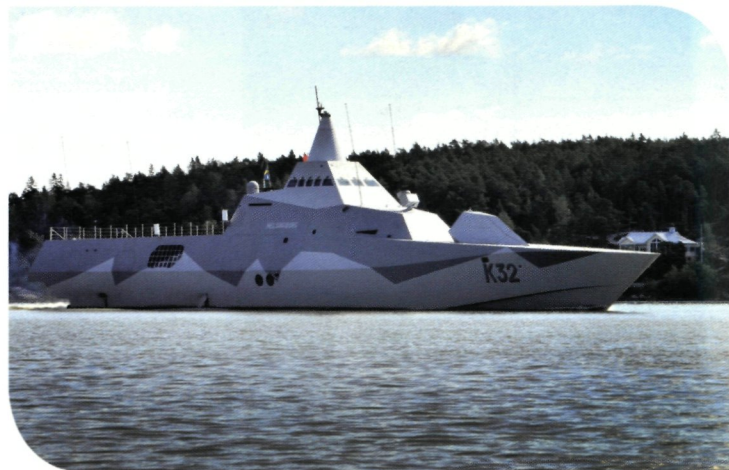


M917 Crocus (Belgique) – © Freddy Philips

toujours la curiosité de non-participants, tels les Russes par exemple. C'est pourquoi toutes les unités NOCO avaient-elles reçu comme instructions d'être attentives à d'inopportunes rencontres!"

Et le COS de conclure l'entretien en se disant convaincu que ces exercices NOCO annuels constituaient une plate-forme essentielle pour les marines européennes et leurs alliés; qu'ils permettaient de s'entraîner de conserve et d'optimiser ainsi les technologies et procédures, afin de pouvoir faire face le cas échéant, à tous types de situations de crises internationales. Et d'ajouter, avec un clin d'œil malicieux: "pourquoi ne pas organiser un jour prochain, ce genre d'exercice dans les eaux scandinaves à la fin-octobre ou en novembre... afin que les marines de l'Europe méridionale puissent s'exercer live, dans les conditions hivernales sévères que nous connaissons ici?" Dont acte!

Guy Toremans & Freddy Philips

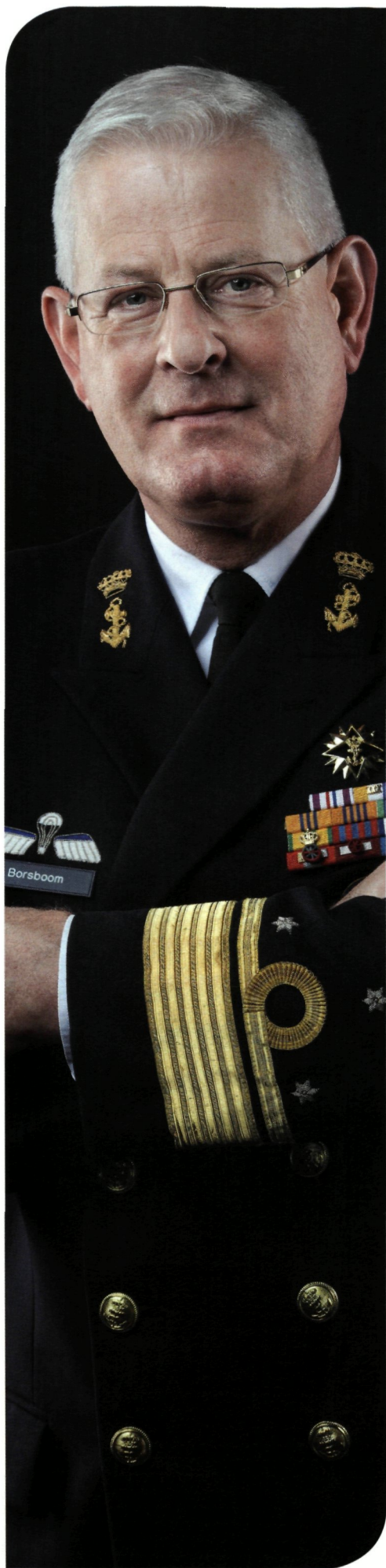


Hms Helsingborg (Suède) – © Freddy Philips

(*1) Allemagne, Belgique, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède ainsi que la Turquie et les Etats-Unis



sous-marin suédois Hms Gotland – © Freddy Philips



© John Van Helvert

Vijf jaar Admiraal Benelux: het bilan

De Nederlandse viceadmiraal Matthieu Borsboom was de afgelopen vijf jaar de hoogst geplaatste persoon binnen de Belgisch-Nederlandse marinesamenwerking. Op 26 september gaf hij de fakkel door aan luitenant-generaal der mariniers Rob Verkerk. Als Admiraal Benelux en Commandant Zeestrijdkrachten van de Nederlandse Koninklijke Marine heeft hij veel gezien en gehoord, maar bovenal verwezenlijkt. Wij legden ons oor te luister bij hem en kregen een heldere kijk op de huidige samenwerking.

Het partnerschap tussen de Belgische Marinecomponent en de Nederlandse Koninklijke Marine dateert al van 1948. Toen vond de eerste ondertekening in het kader van de samenwerking plaats. Beide marines spraken af dat ze in oorlogstijd samen zouden werken onder het bevel van één officier, omdat zij in hetzelfde gebied zouden opereren. Maar op dat moment was er nog geen sprake van een Admiraal Benelux (ABNL). Het duurde nog tot 1975 vooraleer een ABNL in oorlogstijd werd opgericht. En pas in 1995 tekenden beide landen een overeenkomst voor een samenwerking, zowel in oorlogs- als in vreedstijd.

Als gevolg van deze overeenkomst werden beide nationale staven vanaf 1 januari 1996 samengevoegd tot één enkele geïntegreerde staf, de Admiraliteit Benelux, met het hoofdkwartier in Den Helder (NL). Het is de Admiraal Benelux die het bevel voert over deze staf. Indien belet, treedt de 'Deputy ABNL', de Belgische Commandant van de Marinecomponent, op als plaatsvervanger. Ondanks dit gezamenlijk operationeel hoofdkwartier kunnen Nederland en België geheel zelfstandig besluiten tot operationele

inzet van hun eigen schepen met eigen bemanningen. Dit blijft onderworpen aan een besluit van de nationale regeringen en parlementen.

Onrustige wereld

"De afgelopen vijf jaar zijn voorbij gevlogen", gaat de viceadmiraal van start. "Het was niet altijd even eenvoudig. Zeker niet in tijden van crisis en dat geldt zowel voor België als voor Nederland. We moeten steeds bezuinigen, maar tegelijkertijd wordt de wereld er niet rustiger op. Maar dat schept wel werk, ook op maritiem vlak. Denk maar aan de piraterij en de inzet in Libië." Op het niveau van Admiraal Benelux zorgt dat voor grote uitdagingen, met hier en daar wat jongleerwerk.

"Die omstandigheden hebben het werkritme behoorlijk bepaald. Enerzijds lag het operationeel tempo vrij hoog, met nieuwe uitdagingen. Anderzijds moesten we grootschalige herschikkingen doorvoeren vanwege het budget. Dan was het natuurlijk de kunst om alles tegelijk te organiseren. Dat had ook zijn effect op de samenwerking en de integratie met België,



Viceadmiraal Borsboom tijdens de commando-overdracht op 26 september 2014 in Den Helder (NL) – © Evert-Jan Daniels



Viceadmiraal Borsboom en de Belgische kapitein-ter-zee Wim Robbrecht snijden een Belgisch-Nederlandse taart aan, n.a.v. van de vernietiging van de 1000ste UXO (UneXploded Ordnance) in augustus 2012 – © Jorn Urbain

waar we heel sterk aan vasthouden”, gaat de admiraal overtuigd verder. Goede communicatie tussen beide naties is van cruciaal belang in deze fase. *“Als Nederland wilde bezuinigen, dan kwam ik met uitwerkingen, maar die zaken hebben natuurlijk ook invloed op het ABNL-deel. Daarom hebben we heel veel en erg diepgaand met elkaar gesproken om zo tot oplossingen te komen.”*

Het is dus noodzakelijk om elkaar op regelmatige basis te zien. *“We spreken elkaar wekelijks. Ofwel tijdens de zitting met de ‘Deputy ABNL’, dat is divisieadmiraal Michel Hofman, ofwel tijdens de dinsdagochtendbriefings of de admiraliteitsraad waar ik voorzitter van ben”,* gaat Borsboom verder. *“Het contact is dus goed. En dat geldt niet alleen op mijn niveau, maar ook op de werkvloer.”* Door dat frequent onderhoud ontstonden er al snel nieuwe ideeën. *“In het begin, eerst met divisieadmiraal Robyns en later met divisieadmiraal Hofman, hebben we verdiepsdagen georganiseerd om de samenwerking te bevorderen. We spraken er bijvoorbeeld over de bedrijfsvoering in verband met de mijnenjagers en de M-fregatten. We wilden die standaardiseren en de hele onderhoudsketen herverdelen. Binnen het bestaande partnerschap hebben we dus nog hele grote stappen gezet”,* zegt hij met trots.

Sociaal draagvlak

Het komt erop neer dat alle M-fregatten in Den Helder op onderhoud gaan. Voor de mijnenjagers gebeurt dit in Zeebrugge. Met als gevolg dat de Belgische bemanningen van de fregatten na hun maandenlange opdracht op zee niet naar huis kunnen, maar in Den Helder moeten blijven. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse bemanningen van de mijnenbestrijdingsvaartuigen, maar dan in Zeebrugge. En dat zorgt toch voor nadelen op het sociaal vlak.



Als Nederland wilde bezuinigen, dan kwam ik met uitwerkingen, maar die zaken hebben natuurlijk ook invloed op het ABNL-deel. Daarom hebben we heel veel en erg diepgaand met elkaar gesproken om zo tot oplossingen te komen.”



© Ministerie van de Defensie (NL)



Viceadmiral Borsboom in 2012 op de Ag60 Godetia in gesprek met korvetkapitein Luc Lams, toenmalig tweede commandant van het Belgisch commando- en logistiek steunschip – © Jorn Urbain



Eigenlijk moet een verregaande militaire integratie samengaan met een verregaande politieke integratie tussen landen of bondgenootschappen. Dat is de feitelijke situatie. Maar zover zijn we nog niet.”

Ook admiraal Borsboom heeft begrip voor deze problematiek. “Voor de bemanningen is dit zeer nadelig. Na je opdracht wil je gewoon bij je familie zijn. Maar momenteel is dat moeilijk, aangezien de thuishaven niet altijd dezelfde is als waar je schip in onderhoud moet. Maar we zijn ermee bezig om hier een oplossing voor te vinden. Een piste is het kleine onderhoud van de schepen toch in de thuishavens te doen of de bemanning, of een deel ervan, toch naar huis over te brengen tijdens de onderhoudsfase. Het is dus niet alleen belangrijk om een efficiënte bedrijfsvoering in stand te houden, maar je moet ook aan je personeel en hun families denken. Als je dat uit het oog verliest, dreig je goede werkrachten te verliezen.”

Want niet alleen het leven op zee is een uitdaging, ook het aantal vaardagen ligt hoog. En dat maakt het moeilijk om de getalsterkte te behouden. “Ze zijn per jaar gemiddeld 180 vaardagen van huis, daarbij heb je nog wachtdiensten en opleidingen. Vaak vinden de bemanningen dat zelf niet zo erg, maar is het thuisfront er minder blij mee. En ons doel is toch om onze mensen en hun families gelukkig te

houden, niet voor een paar jaar, maar voor een langere termijn.”

Onder één vlag?

De Belgisch-Nederlandse samenwerking is tot op heden het mooiste en meest verregaande voorbeeld van integratie binnen Europa. “We worden vaak gevraagd om hierover te spreken voor andere landen en dan staan ze met grote ogen te kijken”, legt de admiraal verder uit. Maar zijn alle hoeken en gaten van de samenwerking al verkend? “Als je over dezelfde type capaciteiten, dezelfde opleidingen en binationale scholen beschikt en de bedrijfsvoering is overeengekomen, dan is er maar één stap die je verder kan zetten: deelnemen aan operaties met een gemengde bemanning onder de ABNL-vlag.”

Maar daar is de admiraal niet volledig van overtuigd. “Dan krijg je natuurlijk de vraag wie er meedoet aan een missie. Als België wel meedoet en Nederland niet, dan zit je natuurlijk met een probleem. In het verleden is al gebleken dat de politieke afwegingen nogal verschillen. In dat geval



Viceadmiraal Borsboom tijdens een bezoek aan het Nederlandse M-fregat Hr. Ms. Van Amstel in 2012 – © Richard Frigge

heb je dus allebei niets. Eigenlijk moet een verregaande militaire integratie samengaan met een verregaande politieke integratie tussen landen of bondgenootschappen. Dat is de feitelijke situatie. Maar zover zijn we nog niet."

Twee landen, één behoefte

De Belgische fregatten en mijnenjagers zijn van dezelfde serie als die van Nederland en zijn dus beiden op een gemiddelde leeftijd. Nadenken tot vervanging dringt zich op. "Dat is ook baanbrekend geweest", gaat Borsboom verder. "Wij hebben samen de User Requirements Input Documents, of het eisenpakket, opgesteld en voorzien van twee handtekeningen. Dat hebben we beiden verstuurd naar onze federale overheidsdiensten. Dat betekent dat we die invulling in de toekomst ook weer samen zullen aanpakken."

En daar stopt de verregaande coöperatie niet. "Wij hadden met een gecombineerde ABNL-staf een jaar lang het commando over een NAVO-mijnenbestrijdingsgroep, de Standing NATO Mine Counter Measures Group. De eerste zes maanden voerde een Nederlandse officier het bevel en de tweede helft nam een Belg het van hem over." Dat is ongezien. Het bewijst eens te meer dat de integratie werkt.

Over de uitdagingen voor de toekomst is viceadmiraal Borsboom zeer duidelijk: "Het is belangrijk dat België duidelijk maakt dat de neerwaartse trend van de budgetten gekeerd moet worden. Het budget voor de Marine is niet afdoende. Dat zorgt



Viceadmiraal Borsboom tijdens een bezoek aan het Nederlandse M-fregat Hr. Ms. Van Amstel in 2012 – © Richard Frigge



Viceadmiraal Borsboom tijdens een bezoek aan het Nederlandse M-fregat Hr. Ms. Van Amstel in 2012 – © Richard Frigge



Viceadmiraal Borsboom met naast hem divisieadmiraal Hofman tijdens de opening van de Belgisch-Nederlandse Operationele School in Den Helder (NL), 2013 – © Jorn Urbain

voor uitdagingen in de instandhouding van de component.” En dat is nog niet alles. Het werven van mensen is ook een hele uitdaging. De admiraal ziet in beide landen “moeilijkheden om mensen aan te werven die op zee willen werken, weg van huis en liefst met een technische achtergrond. Het is niet alleen moeilijk om die mensen binnen te krijgen, maar ook om ze te houden.”

Maar één ding is duidelijk: de samenwerking wordt door beide marines als een win-winsituatie ervaren en is een Europees schoolvoorbeeld van binationale samenwerking. “Ondanks de zware stormen, heeft het schip van ABNL zich bewezen. Onze samenwerking is in de afgelopen vijf jaar eerder versterkt, dan verzwakt. En tijdens de NAVO-top in Wales dit jaar motiveerden de landen elkaar om te werken aan hun budget voor Defensie. Dat lijkt mij een positieve wending, die ons zeker zal helpen in onze samenwerking.”

Volgens Borsboom is er maar één metafoor die op ABNL van toepassing is: “Die van een goed huwelijk waar je af en toe tegen elkaar zegt dat je van elkaar houdt, maar ook water bij de wijn



Viceadmiraal Borsboom en de Nederlandse koning Willem-Alexander tijdens het evenement Sail Den Helder 2013 – © Jorn Urbain

doet of je ongelijk toegeeft. Maar het belangrijkste is dat je een evenwaardige partner bent. Dat zijn elementen die ik altijd probeerde in ere te houden in mijn optreden als Nederlandse Commandant Zeestrijdkrachten, maar ook als Admiraal Benelux”, concludeert viceadmiraal Borsboom. Zolang beide partners volop in dat huwelijk blijven investeren, ligt een beloftevolle toekomst voor hen.

Karen Bral

met dank aan DG Com en de eindredactie van Alle Hens



Het is belangrijk dat België duidelijk maakt dat de neerwaartse trend van de budgetten gekeerd moet worden. Het budget voor de Marine is niet afdoende. Dat zorgt voor uitdagingen in de instandhouding van de component.”



l'amiral Rogel lance la mission Jeanne d'Arc 2013 à Brest (FR) - © Marine nationale française



l'amiral Rogel et vice-amiral Borsboom (Commandant de la Marine royale néerlandaise) pendant le '21st International Seapower Symposium (ISS)' au 'U.S. Navy War College' à Newport, Rhode Island, septembre 2014 – © U.S. Navy / James E. Foehl

Coopérer pour la sécurité en mer

INTERVIEW AVEC L'AMIRAL ROGEL, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE NATIONALE FRANÇAISE

Début octobre, le Bâtiment de Projection et de Commandement (BPC) Dixmude faisait escale à Zeebruges à l'occasion des commémorations de Melle et Dixmude saluant l'implication de fusiliers marins français aux côtés de soldats belges afin de repousser une des premières offensives allemandes en Belgique, en octobre 1914. C'est grâce au dévouement de tous ces hommes que les troupes allemandes a été tenues en échec aux abords de Dixmude, sur les rives de l'Yser, et que leur progression a été arrêtée et le port Dunkerque épargné. De passage en Belgique pour assister à ces commémorations, l'amiral

Bernard Rogel, Chef d'état-major de la Marine nationale française, a accepté de nous rencontrer et a répondu ouvertement et sans ambiguïté aux questions que nous lui avons posées.

La France continue à investir considérablement pour moderniser sa flotte et la maintenir à un niveau opérationnel élevé. Quels sont aujourd'hui les grands enjeux maritimes pour la Marine nationale dans les années et décennies à venir? Les enjeux maritimes de la Marine nationale et de la France sont nombreux et variés, mais j'ai l'habitude de les



l'amiral Rogel à l'Hôtel de la Marine à Paris, février 2014 - © Lionel Allorge



l'amiral Bernard Rogel (gauche) et l'amiral de division Michel Hofman, Commandant de la Composante Marine belge – © Hubert Rubbens



© Marine nationale française / SM Ghesquière

résumer en décrivant la mer en trois espaces. Tout d'abord, la mer en tant qu'espace d'échange. Si l'on sait que près de quatre-vingt-dix pourcent du commerce mondial se fait par la mer, il est aisé de comprendre que la France se doit d'en assurer la protection, tout comme elle doit veiller à la sauvegarde de l'environnement et être prête à intervenir pour la protection de la vie humaine. Ensuite, il y a la mer en tant qu'espace de prospérité, notamment en termes d'accès aux ressources naturelles. Cela se traduit par un phénomène que j'appelle la territorialisation des océans, c'est-à-dire la mise en place de frontières nouvelles sur les océans. On voit d'ailleurs en Arctique, en mer de Chine ou ailleurs que cela peut créer certaines tensions. Enfin, il y a la mer en tant qu'espace de liberté. Les mers permettent aujourd'hui un accès plus aisé aux zones de crise et facilitent, le cas échéant, l'évacuation de ressortissants. Cette liberté de navigation permet également de lutter contre tous les trafics, notamment les trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains. A titre d'exemple, la Marine nationale a saisi plus de 36 tonnes de drogue cette année sur l'ensemble des zones qu'elle surveille. La pêche illégale est également un fléau que la Marine entend combattre.

La France a-t-elle aujourd'hui de nouveaux projets pour sa Marine?

Certainement. Je rappelle qu'au niveau de la France, nous sortons d'un 'livre blanc' sur la Défense qui définit une



l'amiral Rogel à bord du BPC Dixmude – © Marine nationale française / SM Ghesquière

loi de programmation militaire qui va entraîner certaines modernisations, notamment pour la Marine nationale. Il était en tout cas temps, car nos bateaux commençaient à vieillir et il fallait absolument les remplacer. Cette modernisation avait déjà commencé avec la construction du porte-avions Charles de Gaulle, des bâtiments de projection et de commandement et l'arrivée des frégates multifonctionnelles. Elle se poursuit aujourd'hui avec les frégates multi-missions, les sous-marins Barracuda (2017) et l'hélicoptère NH90, dont 27 unités équiperont bientôt la Marine. Il y aura ensuite le renouvellement des pétroliers-ravitailleurs à l'horizon 2021. Cette modernisation ira de pair avec une optimisation des équipages, rendue nécessaire par les évolutions technologiques du matériel. Ceci aura un impact considérable sur la composition des équipages qui seront de plus en plus réduits, ce qui imposera une réorganisation complète de la Marine.

Après les printemps arabes et la mise en place de gouvernements islamiques (p.e. Tunisie, Egypte) et les diverses crises actuelles (p.e. Israël), quel est selon vous l'avenir du dialogue méditerranéen de l'OTAN et les interactions possibles avec les pays partenaires de la région et avec le Maroc en particulier?

La France investit beaucoup dans les partenariats avec ses voisins, notamment dans le partenariat dit 5+5 qui regroupe d'une part les pays du Nord-Ouest de la Méditerranée (Portugal, Espagne, Italie, Malte et France) et les pays du Sud (Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie et Lybie). Ce partenariat ne se traduit pas seulement par une rencontre annuelle des chefs d'état-major, mais par la réalisation d'exercices en commun visant avant tout à garantir la sécurité en mer, à savoir, la sauvegarde de vie humaine, la lutte contre les trafics d'êtres humains ou la lutte contre la pollution. Je suis convaincu que le dialogue entre pays voisins est primordial, certainement si

//

La coopération entre les marines belge et française, elle est d'une telle simplicité qu'on ne la remarque quasiment pas."



l'amiral Rogel en passerelle du BPC Dixmude – © Marine nationale française / SM Ghesquière

de surcroît nous partageons la même mer. Quant aux relations avec le Maroc en particulier, elles sont évidemment plus intenses puisque le Maroc a fait l'acquisition d'une frégate FREMM et que nous partageons entre les marines qui sont engagées dans ce programme, les retours d'expérience respectifs.

A côté des collaborations actuelles avec les pays 'voisins' de la France, quelles sont selon vous les synergies et collaborations encore envisageables avec notamment les marines allemande, néerlandaise, anglaise, et avec la Marine belge en particulier?

On est tellement dans la même famille (ndlr Marine) depuis si longtemps qu'on en oublie que cette collaboration est

devenue à ce point naturelle et qu'on n'en parle même plus, ou du moins pas assez. Pour ce qui est de la coopération entre les marines belge et française, elle est d'une telle simplicité qu'on ne la remarque quasiment pas. Je voudrais d'ailleurs souligner ici la collaboration très ancienne et ô combien efficace entre nos marines dans le domaine de la chasse aux mines. La Manche et la mer du Nord restent des zones extrêmement fréquentées et il importe d'y assurer la sécurité de la navigation. En effet, tant devant les côtes françaises que belges, des centaines d'engins explosifs sont encore détruits ou neutralisés chaque année. Ces interventions vont d'ailleurs encore augmenter à l'avenir, dès lors que vont s'intensifier les activités à la mer, comme par exemple le développement

des installations de captage de l'énergie éolienne ou hydrolienne. N'oublions pas non plus l'importante collaboration entre les pays européens dans le cadre de l'opération Atalanta de lutte contre la piraterie. La France se penche d'ailleurs aussi attentivement sur le problème de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée et sur la façon d'aider les pays africains à reconquérir leurs espaces maritimes où la piraterie est en recrudescence. C'est pourquoi il est crucial de coordonner les efforts entre les pays qui s'investissent pour combattre ce fléau, à savoir, la France, le Portugal, les Pays-Bas, les Etats-Unis et la Belgique notamment. Les pays africains de la région sont conscients du problème et il est impératif de les aider à le résoudre. Je tiens également



//

Au niveau de la France, nous sortons d'un 'livre blanc' sur la Défense qui définit une loi de programmation militaire qui va entraîner certaines modernisations, notamment pour la Marine nationale."

à rappeler que la coopération en termes de sécurité en mer est essentielle. Le naufrage d'un navire est une chose qui peut arriver, mais il nous importe de le prévenir et d'être prêt à intervenir lorsqu'il arrive. L'échange d'information entre nations est ici primordial.

Nous sommes tous conscients et reconnaissants de l'engagement des fusiliers français aux côtés des troupes belges dans cette bataille de Dixmude. Pouvez-vous nous faire part de votre sentiment personnel sur la symbolique qui entoure ces commémorations?

Tout d'abord, j'ai tenu à ce que le bâtiment Dixmude soit présent en Belgique, non seulement parce que le centenaire de ce fait d'armes est une date importante, mais aussi parce que cette bataille de Dixmude a été un des déterminants de la Marine française. Certes il n'est pas fréquent que des marins se battent à terre, mais je crois que cette bataille incarne vraiment les valeurs qui sont inscrites sur nos bâtiments: honneur, valeur, patrie, discipline. Il est bon de rappeler que les fusiliers marins n'étaient pas seuls, ils se sont battus aux côtés

des soldats belges et des tirailleurs sénégalais. Et ce qu'ils ont fait là est vraiment quelque chose d'héroïque. Ils ont tenu près de 26 jours alors qu'ils ne devaient tenir initialement que 4 jours. De plus ils ont, de par leur bravoure, arrêté cette course à la mer des troupes allemandes qui marchaient sur Dunkerque. Cette bataille a donc été décisive pour la suite de cette guerre. C'est donc un événement tragique, mais en même temps héroïque que nous avons commémoré, et qui montre les qualités et le courage de nos fusiliers marins. Une nouvelle promotion de quartier-maitres a d'ailleurs été baptisée ce dimanche sur la place de Dixmude, et de mémoire, c'est la première fois qu'un baptême de promotion a lieu hors de nos frontières. Cette cérémonie a donc rappelé une fois de plus à nos jeunes fusiliers les actes héroïques de leurs aînés, mais elle a également célébré, s'il était besoin de le faire, la forte amitié qui unit nos deux pays.

*interview: Philippe Herman & Hubert Rubbens
transcription: Philippe Herman*



© Violet Corbett Brock



© SPN



SPN:

Scheepvaartpolitie

Police de la Navigation

Wanneer de modale burger het over de politie heeft, dan is de kans groot dat hij de behulpzame wijkagent bedoelt, of zich een recente bekeuring omwille van een snelheidsovertreding herinnert. Ook de Gerechtelijke Politie komt nogal eens voor het vizier en wie vaak met de trein en/of het vliegtuig reist, is bekend met de Spoorwegpolitie of de Luchthavenpolitie. Maar als u beroepshalve of in uw vrije tijd al eens in een commerciële of plezierhaven komt, dan heeft u ze vast al gezien: de witblauwe vaartuigen met het politielogo en een rompnnummer, beginnend met SPN. Dit is een acroniem voor Scheepvaartpolitie – Police de la Navigation. In de Kustwachtstructuur is de Scheepvaartpolitie wellicht de meest operationele partner en bovendien in verschillende domeinen actief.

“De Scheepvaartpolitie is een onderdeel van de federale Politie en ressorteert onder de Algemene Directie van de Bestuurlijke Politie”, legt commissaris Jan Garcet uit. Hij was tot voor kort de chef van de eenheid SPN Oostende maar is sinds 1 december 2014 verantwoordelijk voor het nationaal coördinatiecentrum van EUROSUR, het nieuwe Europese grensbewakingssysteem. “De Scheepvaartpolitie vindt zijn oorsprong in de vroegere zeevaartpolitie. Door de politiehervorming werden de havenbrigades van de vroegere Rijkswacht en ook het territorium waarvoor ze bevoegd waren, in 2001 aan de Scheepvaartpolitie toegevoegd. Tegenwoordig tellen we zo’n 400 medewerkers. We verzekeren de eerstelijns politiediensten in de zeehavens en in de belangrijkste plezierhavens, op de binnenvaartwegen en op alle wateren die onder de Belgische wetgeving vallen”, zegt commissaris Garcet.

België: klein landje, groot(s) op het water

In de Belgische Exclusieve Economische Zone zijn er 75.000 commerciële scheepsbewegingen per jaar. En behalve de





grenscontrole aan de Schengenzone – © SPN



grenscontrole aan de Schengenzone – © SPN

koopvaardij schepen zijn in die zone ook vissers, pleziervaartuigen en militaire schepen aanwezig. Er is een heus windmolenpark en dicht bij de kustlijn beoefent men watersporten en vinden er evenementen plaats. De vier grootste ULCC's ter wereld (Ultra Large Crude Carrier) varen onder Belgische vlag. Dit zijn bijzonder grote olietankers van meer dan 320.000 ton, voor het transport van ruwe aardolie. Zo is de TI Europe een gevaarte van 380 meter lang en een waterverplaatsing van 440.000 ton! België behoort ook tot de wereldtop van de baggerscheepvaart. En op het vlak van de pleziervaart heeft Nieuwpoort de op één na grootste jachthaven van Noord-Europa. Het is dus voor de hand liggend dat de politie net als aan land, ook op het water o.a. het 'verkeer regelt', informatie verstrekt, preventief een oogje in het zeil houdt, waakt over de veiligheid, hulp biedt aan mensen in nood, overtredingen registreert en misdrijven opspoort.

Organisatie

De Scheepvaartpolitie wordt aangestuurd vanuit het commando in Brussel. Er zijn eenheden in Antwerpen, Gent, Oostende (met bijkomende post in Nieuwpoort), Zeebrugge (met antenne in Blankenberge) en Luik (met een post in Mons). Daarnaast zijn er nog enkele speciale afdelingen: Het TST (Technical Support Team, gestationeerd in Zeebrugge) is speciaal opgeleid voor de bediening van de technische middelen, het RUMMAGE-team verricht opzoekingswerk aan boord van schepen en de Scheepvaartpolitie is ook permanent aanwezig in het MIK (Maritiem Informatiekruispunt).

Opdrachten

"Een werkdag op het water is steeds onvoorspelbaar", zegt commissaris Jan Garcet. Maar precies dat aspect maakt onze job zo boeiend en veelzijdig. Zo kan het bijvoorbeeld gebeuren dat we tijdens de visserijwacht - waarvoor we samenwerken met de Marine en de Dienst Zeevisserij - vaststellen dat een vaartuig zich in de verboden zone bij het windmolenpark bevindt. Of we zijn bezig met grenstoezicht en er komt een noodoproep binnen." Voor wat die noodoproepen betreft, vragen we Jan of de mensen er zich nog niet voldoende van bewust zijn dat het Maritiem



grenscontrole en controle op registratie en uitrusting in de pleziervaart © SPN



ordehandhaving op zee – © SPN



het patrouillevaartuig SPN-14 – © SPN



twee rhibs van de Scheepvaartpolitie – © SPN



Precies het gegeven
'networking' is
zo belangrijk
in het hele
kustwachtgebeuren.
Samenwerking is
het sleutelwoord
voor de toekomst."

Jan Garcet

Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) eigenlijk het eerste meldpunt is voor ongevallen op zee. "Dat zou zo moeten zijn", zegt hij. "Dat is de bedoeling van het MRCC. De professionele maritieme wereld maakt inderdaad gebruik van de VHF-kanalen 16 en 67 maar de ervaring leert ons dat de doorsnee burger, met een gsm op zak, bij een noodgeval nog steeds de alarmcentrale 100 of 112 belt. Bij de uitvoering van onze taken komen we dus met heel veel verschillende mensen en diensten in contact. En precies het gegeven 'networking' is zo belangrijk in het hele kustwachtgebeuren. Samenwerking is het sleutelwoord voor de toekomst."

Hieronder geven we u - in willekeurige volgorde - een overzicht van enkele actiedomeinen van de Scheepvaartpolitie:

- scheepvaartveiligheid (bv. optreden tegen overladen schepen, ondersteuning bieden aan de Vessel Traffic Services (zie Neptunus 309), enz...
- grenstoezicht (controle en bewaking)
- havenveiligheid
- International Ship & Port Facility Security (ISPS) (Zo hield de Scheepvaartpolitie nauwlettend een oogje in het zeil toen in juli 2014 tijdens de Navy Days het Amerikaanse commando- en controleschip USS Mount Whitney in de haven van

Zeebrugge lag aangemeerd.)

- visserijwacht
- controle scheepsdocumenten en bemanningsvoorschriften
- terrorismebestrijding (tegenwoordig in samenwerking met de dienst luchtsteun van de federale Politie om bv. vanuit een helikopter een boarding uit te voeren)
- illegale immigratie en mensenhandel
- drugsbestrijding
- diefstallen
- grenscontrole pleziervaart en controle op registratie en uitrusting
- toezicht op het mariene milieu (bv. het opsporen van illegale lozingen en andere vormen van pollutie)
- analyse van de radarbeelden (bv. VTS Zeebrugge)
- escorte van risicotransporten
- windmolenparken (bv. toezicht op veilig scheepvaartverkeer rond en een veilige bevoorrading van de windmolenparken)
- bijstand bieden aan personen in nood
- genegotieerd beheer publieke ruimte (Dit is de vakterm waarmee de Scheepvaartpolitie 'ordehandhaving' bedoelt, bv. bij grote evenementen aan zee, Greenpeace-acties, enz...)
- opvolging en controle van de binnenscheepvaart
- vaststelling scheepvaartongevallen



het patrouilleschip SPN-09 voor anker in Oostende – © Kenny Mertens

Middelen

De Scheepvaartpolitie beschikt over drie zeegaande vaartuigen die ze 'lenen' bij het Vlaamse Gewest. DAB Vloot levert de nautische bemanning voor deze boten. Het 'vlaggenschip' van de politievloot is het patrouilleschip SPN-09 (Damen Stan Patrol 2704). De SP-09 heeft een dekkraan om de SPN-10 (de RHIB die op het achterdek staat) te water te laten. Hij is ook uitgerust met politieradio's, blauw zwaailicht en geluidssignaal, een terminal om de algemene nationale gegevensbank te raadplegen en een aansluiting voor de side scan sonar. De SPN-09 is een varende politiekantoor, compleet met pc's, laptop en printer. De SPN-15 (Rodman Interceptor 55) is een snelle interventieboot die meer dan 40 knopen haalt. Dat is zo'n 85 km/u. De SPN-09 en SPN-15 hebben Oostende als uitvalsbasis. In Antwerpen heeft de Scheepvaartpolitie het patrouillevaartuig SPN-14 (Rodman Patrol 66) ter beschikking. Dit dient voornamelijk voor toezicht op de Schelde. Naast de drie vaartuigen van DAB Vloot heeft de SPN nog negen RHIB's (rigid hull inflatable boat) en vijf patrouillevaartuigen voor de binnenwateren (Gent, Luik en Antwerpen).

Naast haar vaartuigen beschikt de Scheepvaartpolitie over migratiehonden



de snelle interventieboot SPN-15 - © SPN

en een flinke waslijst gespecialiseerd technisch materieel: een mobiele cargoscanner, een side scan sonar, een ROV (remotely operated vehicle), het mobiele drugsdetectietoestel, de bioradar,

CO₂-detectie, nachtkijkapparatuur (thermisch en restlichtversterkers), de endoscopische camera, enz...



De Scheepvaartpolitie is permanent aanwezig in het Maritiem Informatiekruispunt – © Jorn Urbain



UAV-operator in het Maritiem Informatiekruispunt – © Jorn Urbain

De komst van de P901 Castor is de eerste stap naar een nationale operationele Kustwacht.”

Filip Schamp

Rechtstreekse link met Marine

Van alle Kustwachtpartners is de Scheepvaartpolitie wellicht het nauwst verbonden met de Marine. In het Maritiem Informatiekruispunt (MIK), gelegen in de marinebasis van Zeebrugge, werken de Marine, de Douane en de Scheepvaartpolitie dagdagelijks samen. Wij ontmoeten er commissaris Filip Schamp die ons het wat, waarom en hoe van deze samenwerking uitlegt:

“In het MIK monitoren we wat er zich op politieel gerechtelijk vlak afspeelt in de Belgische Exclusieve Economische Zone (EEZ), een gebied van 3500 vierkante kilometer. De Marine is gespecialiseerd in elektronische beeldopbouw. Ze beschikken over de radarbeelden van de Vessel Traffic Services en hebben toegang tot verschillende databanken (militaire, EU en NATO). De Scheepvaartpolitie is vooral geïnteresseerd in de combinatie ‘schepen en personen’ en de Douane werkt rond de combinatie ‘schepen en goederen’. Samen bekijken we wie er zich op zee bevindt en welke de risicoschepen zijn. Vervolgens gaan we na of ze in doorvaart zijn of een haven binnenlopen. Indien nodig geven we alle verzamelde informatie voor opvolging

en actie door aan de operationele afdeling van de Scheepvaartpolitie, de Federale Politie of de opsporingsdiensten van de Douane.”

Bij de oprichting van het MIK in 2007 werkten er twee leden van de Scheepvaartpolitie. Nu zijn er dat acht: één commissaris en zeven operatoren. Van die operatoren dragen er drie effectief het uniform van de politie en vier ervan zijn burgers. De permanentie loopt zeven dagen op zeven 24 uur per dag door. De mensen werken er beurtelings in een 12-urenshift. De drie partners die in het MIK samenwerken, hebben één gemeenschappelijk doel: informatieverspreiding. De werkwijze is ondertussen een goed geolied raderwerk. De ingewonnen informatie gaat men verifiëren en verrijken. Dit betekent dat men de info gaat toetsen en aanvullen met gegevens die beschikbaar zijn via de middelen van de MIK-partners. Er is dus de elektronische beeldvormingscapaciteit van de Marine en de Scheepvaartpolitie heeft bijvoorbeeld toegang tot de algemene nationale gegevensbank van de politie (die alle politieke vaststellingen bevat) en tot de databank van Justitie (waarin





De P901 Castor en de Scheepvaartpolitie, samen in de haven van Zeebrugge – © Jörn Urbain

alle personen terug te vinden zijn die ooit een gevangenisstraf hebben opgelopen). Tot slot maken de MIK-partners al hun informatie gebundeld over aan de bevoegde terreindiensten, opdat die er in hun werking iets zouden kunnen mee doen.

Op weg naar een nationale operationele Kustwacht

“Wij werken hoofdzakelijk rond thema’s als drugssmokkel, mensensmokkel, wapentrafiek, gestolen voertuigen en illegale afvaltransporten”, zegt Filip Schamp. “Maar de Scheepvaartpolitie is ook de voorpost van de ‘Cel Vermiste Personen’. Met Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wisselen we informatie uit over vermiste personen op de Noordzee. Wanneer een drenkeling aanspoelt, is een snelle identificatie belangrijk. En in de marge

werken we ook aan een nieuw project rond het bepalen van eenduidige referentiepunten langs onze kust.”

Op het ogenblik dat we bij de Scheepvaartpolitie in het MIK te gast zijn, is het nieuwe patrouilleschip van de Marine, de P901 Castor, bezig met zijn allereerste operationele opdracht. Tijdens deze eerste week als ‘ready duty ship’ zijn voor enkele dagen iemand van de Dienst Zeevisserij, de Douane en de Scheepvaartpolitie ingescheept. *“De P901 Castor biedt op dat vlak prima mogelijkheden”, aldus Filip Schamp. “Ik zie hierin zelfs de eerste stap naar een nationale operationele Kustwacht. Samenwerking tussen de verschillende Kustwachtpartners is immers de toekomst!”*

Franky Bruneel



© Jorn Urbain



arrivé du BPC Dixmude à Zeebrugge – © Jorn Urbain

Le BPC Dixmude à Zeebrugge

Dans le cadre des cérémonies de commémoration autour de la Première Guerre mondiale, le navire de commandement de la Marine Nationale Française BPC Dixmude (Bâtiment de Projection et de Commandement) a fait escale à Zeebrugge du 10 au 15 Octobre 2014. Avec l'équipage du navire, une délégation officielle française et belge - en présence de SAR le Prince Laurent - ont participé aux cérémonies à Melle et Dixmude le 11 et 12 Octobre en l'honneur de la 1re Brigade des Fusiliers Marins français, mettant en valeur le rôle que ces soldats ont joué dans la défense de la ville en 1914.

Le Dixmude est le troisième navire de la classe Mistral de la Marine nationale française après le Mistral (L9013) et le Tonnerre (L9014). Deux unités de cette classe sont en chantier pour le compte de la Russie, avec les problèmes diplomatiques d'actualité que l'on connaît et notamment pour le Vladivostok virtuellement terminé et actuellement en cours d'essais et de formation des équipages.

Dixmude ville marraine

La Bataille de l'Yser, en octobre-novembre 1914, s'est déroulée pour empêcher les troupes allemandes de franchir le fleuve Yser et progresser vers Dunkerque et Calais. Le secteur de la ville de Dixmude fut héroïquement défendu par des troupes belges et surtout par une brigade de fusiliers marins français commandés par l'amiral Ronarc'h (Marine nationale française) renforcée par des tirailleurs sénégalais (Armée française). Cette brigade de fusiliers marins venait d'être constituée à Lorient le 7 août 1914 et comprenait donc de très jeunes hommes (notamment des jeunes bretons inscrits maritimes, des élèves novices des Ecoles de la Marine de Lorient...). Certains avaient 17 ans à peine ce qui leur a valu d'ailleurs le surnom de 'Demoiselles de la Marine' 'Demoiselles aux pompons rouges'.

L'importance de la participation de la Marine nationale française à la commémoration des faits d'armes des fusiliers marins à Dixmude en 1914 se marque à l'occasion de la commémoration du centenaire des événements par la présence à la côte belge d'un navire de

la Marine nationale, aussi important et prestigieux que bâtiment de projection et commandement BPC Dixmude, ce qui montre aussi la qualité de l'hommage que la Marine française et la France veulent rendre à ses marins-soldats et à leurs sacrifices.

Le L9015 Dixmude, tout un programme...

"700 combattants, 60 véhicules blindés ou un escadron de 13 chars Leclerc de l'armée de terre et leurs munitions associées et un PC NEO..." Véritable 'couteau suisse', ce navire nouvelle génération se caractérise par sa polyvalence et sa vocation interarmées. C'est tout à la fois un porte-hélicoptères, un transport de troupes et de matériels, de blindés et d'engins de débarquement amphibie, un hôpital embarqué, un centre de commandement permettant de déployer un état-major européen ou international et un bâtiment apte à des opérations humanitaires d'importance.

Par ailleurs, les dimensions du radier du navire sont telles qu'il est possible de faire entrer toutes les batteries classiques alliées de la classe des chalands de



arrivé du BPC Dixmude à Zeebrugge – © Hubert Rubbens

transport de matériels (CTM) français. Le BPC est également compatible à l'import des LCAC alliés (véhicule de débarquement à coussins d'air).

Le Dixmude sert aussi d'école pour certaines missions notamment pour la formation des officiers de marine depuis le désarmement du célèbre porte-hélicoptères Jeanne d'Arc. Ces BPC sont particulièrement conçus pour projeter sur une scène d'opérations des forces par voies aérienne et maritime, pour conduire des opérations depuis un poste de commandement interarmée centralisé et pour soutenir des forces déployées en mer ou à terre. Les BPC possèdent un haut niveau d'interopérabilité entre alliés. Ce sont également des bâtiments aptes à toute opération humanitaire d'envergure pour porter assistance aux populations civiles.

Caractéristiques techniques

- longueur: 199 mètres
- largeur: 32 mètres
- déplacement: 21.500 tonnes
- équipage: 174 personnes
- pont d'envol: 6 spots (5.200 m²) dont 1 pour hélicoptère super lourd du

- type CH-53 Super Stallion américain
- capacité du hangar hélico: jusqu'à 16 hélicoptères TIGRE ou NH-90
- accueil pour de longues périodes (jusqu'à 6 mois) de 450 combattants (jusqu'à 700 combattants pour de courtes périodes), de 60 véhicules blindés ou un escadron de 13 chars Leclerc de l'armée de terre et leurs munitions associées et un PC NOE
- capacité pour évacuation: 700 personnes
- hôpital de 750 m²: 69 lits (extension possible), 2 salles d'opération, une salle de radiologie
- poste de commandement sur 850 m²: état-major jusqu'à 150 personnes

Performances et système de combat

- vitesse maximale: 18,7 nœuds
- distance franchissable: 11.000 Nm à 15 nœuds
- autonomie en vivres: 30 jours
- capacité d'autodéfense pour neutraliser une menace résiduelle (missiles SIMBAD, artilleries de 12,7 mm et de 20mm F2, et brouilleurs)

Eric De Vos & Guy Houvenaghel



© Jorn Urbain



Jules Wabbes - © collection Marie Ferran-Wabbes

Jules Wabbes: une contribution inhabituelle à la Marine belge

Comme lecteur assidu de *Neptunus*, voici un sujet quelque peu inhabituel, mais avec un lien maritime inattendu.

Quiconque a navigué sur le navire de commandement et de soutien logistique A960 Godetia s'est certainement étonné de la décoration un peu particulière de certains locaux. Ceux-ci portent la signature inspirée de Jules Wabbes (1919 -1974). Avant de vous creuser la tête, Jules Jean Sylvain Wabbes n'est pas un ancien de la Marine, mais bien l'un des designers de meubles et architectes d'intérieur les plus importants de la Belgique de l'après-guerre. Il est surtout connu pour son mobilier pour les bureaux et avions de la Sabena, Glaverbel, Royal Belge et de plusieurs ambassades, mais il reste curieusement méconnu du grand public.

Jules Wabbes est né à Saint-Gilles en 1919. A l'âge de seize ans, il quitte l'école et devient apprenti photographe, puis vers 1937 photographe indépendant. A la fin de la Seconde Guerre mondiale Wabbes ouvre un magasin d'antiquités à Bruxelles, avec un flair pour du mobilier et des articles certes intéressants, mais sortants de l'intérêt général. Autodidacte, il franchit rapidement le pas vers la décoration d'intérieur et la conception de mobilier.

Ainsi il fonde en 1951 un bureau d'étude d'architecture et de design industriel avec l'architecte André Jacquemain. Ils travaillent ensemble pendant dix ans et sont particulièrement actifs dans le contexte de la construction de bureaux qui connaît un boom en cette période d'après-guerre.

Que Jules Wabbes a été un grand designer est prouvé par son parcours ultérieur. Il obtient plusieurs prix internationaux pour ses créations; à la XIe Triennale de Milan en 1957, une médaille d'argent pour ses meubles à lattes et en 1960, à la XIIe Triennale de Milan, une médaille d'or et d'argent pour son mobilier d'école en bois courbé. En parallèle, Wabbes et Jacquemain créent le 'Palais de la Science' pour l'Expo 58.

Le lien maritime se retrouve dans les années 63-64 où Jules Wabbes collabore avec les chantiers navals Boel et Fils à Tamise. Il dessine un salon pour le bulkcarrier Patignies, des couchettes pour le ferry Reine Fabiola et une salle de classe pour le navire de cadets Eeklo. En 1965, il conçoit le quartier de séjour du Couple Royal belge à bord de l'A960 Godetia. Quiconque est passé sur le Godetia se souvient des lampes 'ruches' typiques dans l'espace de briefing et de réception et dans la cabine CTG (Commander Task Group).

Sa carrière va de succès en succès et le 8 Avril 1965 Jules Wabbes est nommé Chevalier de l'Ordre de la Couronne. En 1971 il



lampe 'ruche' à bord du Godetia
© Jorn Urbain

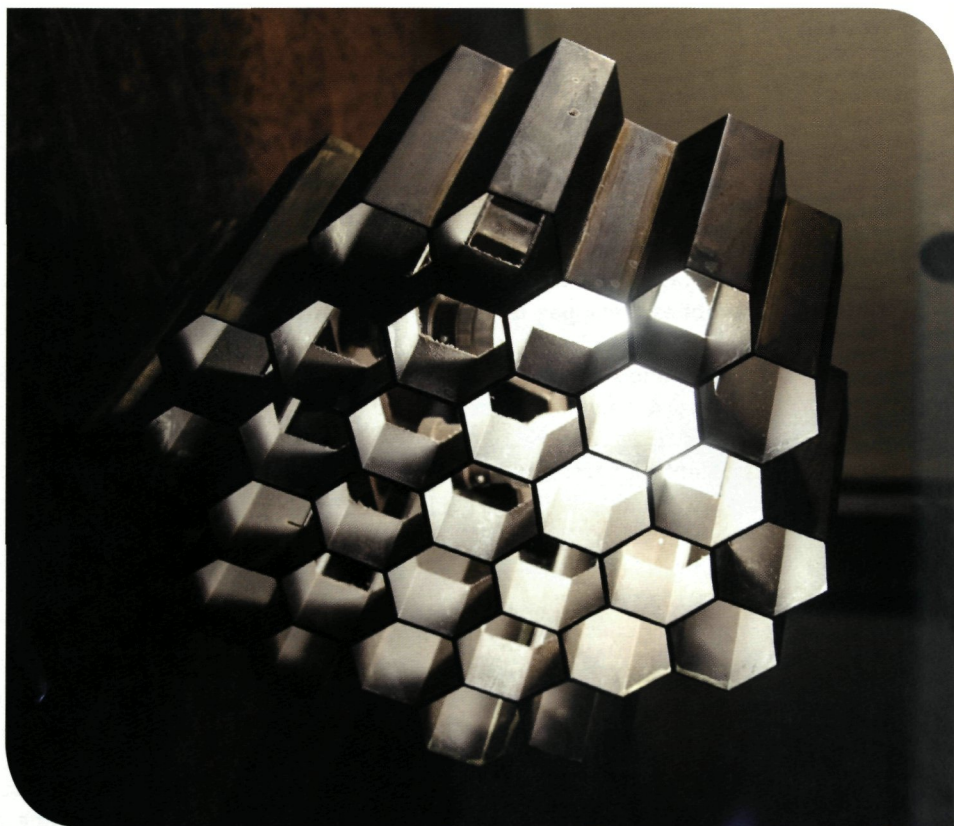


lampe 'ruche' à bord du Godetia - © Jorn Urbain

devient professeur à l'Institut Saint-Luc à Bruxelles dans le département d'architecture. À 54 ans, il est hélas affecté du cancer et meurt le 29 Janvier 1974. Jules Wabbes nous laisse une œuvre de haute qualité, caractérisée par des matières sensuelles et d'une élégance intemporelle. La Marine belge veille donc indirectement sur un héritage certes inconnu du grand public, mais important du point de vue du patrimoine culturel belge.

Il y existe plusieurs livres de référence sur Jules Wabbes, et le Palais des Beaux-Arts BOZAR a consacré en 2012-2013 une rétrospective à son œuvre (Jules Wabbes, Furniture Designer). Marie Ferran-Wabbes, seconde fille de Jules Wabbes veille sur l'héritage culturel de son père. Elle est elle-même licenciée en histoire de l'art et archéologie et antiquaire diplômée.

Eric De Vos



lampe 'ruche' à bord du Godetia - © Jorn Urbain



© William Murphy

Vier maanden op de ARA Libertad

VAANDRIG-TER-ZEE ROEL MOENS WAS ASSISTENT-NAVIGATIEOFFICIER OP HET ARGENTIJNSE ZEILSCHIP

Ze hadden me verteld dat een carrière bij de Marine uitdagend en avontuurlijk zou zijn, maar dat ik al bij de start van mijn loopbaan een dergelijke kans zou krijgen, had ik nooit durven dromen. Ik kreeg de gelegenheid om vier maanden in te schepen aan boord van één van 's werelds grootste zeilschepen: de ARA Libertad, een Argentijns opleidingszeilschip van 104 meter lang. Tijdens een uniek uitwisselingsprogramma assisteerde ik er van juli tot oktober de navigatie-officier.

We vertrokken vanuit Veracruz, de grootste Mexicaanse havenstad, gelegen aan de oostkust, in de Golf van Mexico dus. Deze stad was tevens de eindhalte van de 'Velas Juegos Sudamericanos 2014'; een zeilwedstijd waar de driemasters van bijna alle Zuid-Amerikaanse marines aan deelnamen. Deze gelegenheid bracht hen voor het laatst samen en dit spektakel liet ook de lokale bevolking niet onberoerd. Rijen belangstellenden stonden van vroeg in de ochtend tot na middernacht aan te schuiven om de schepen te kunnen bezoeken. Aan het eind van het evenement vertrokken de verschillende 'tall ships' kort na elkaar, elk met hun eigen manier om Veracruz en haar bevolking uit te wuiven.

Gebarentaal en goede wil

Eens we goed en wel waren vertrokken, bleek al snel dat het beetje Spaans dat ik dacht te hebben geleerd bij het lezen van mijn favoriete Jommekestrips me aan boord niet echt van pas kwam. De kennis Engels van het gemiddelde bemanningslid is daarenboven niet te vergelijken met wat we in België gewoon zijn. Gelukkig had ik de weken voor mijn vertrek al wat Spaans geleerd en kom je met gebarentaal en wat goede wil al een heel eind vooruit. De eerste weken spendeerde ik dan ook het grootste deel van mijn tijd aan het leren van de lokale taal. Iedereen had wel zijn eigen methode om me wat woordjes bij te leren. Spoedig bleek het volgen van de lessen, die men aan boord uitsluitend in het Spaans gaf, voor mij nog net iets te hoog gegrepen. Op mijn eigen verzoek duidde men mij aan als assistent van de navigatieofficier aan boord. Hij is een officier met een rang die vergelijkbaar is met onze luitenant-ter-zee 1ste klasse en spreekt gelukkig een mondje Engels. Samen met hem en een aantal cadetten hield ik me de rest van de trip bezig met het plannen van de route en het op kaart voorbereiden van de verschillende ankerings.



© Roel Moens



© Roel Moens



© Roel Moens



© Nicolas Maciel

//

Ik heb ten volle kunnen genieten van het zicht vanuit de mast. Het lijkt wel of de aarde onder je voeten door draait. Dit zal me de rest van mijn leven bijblijven!”

Uniek zicht vanuit de mast

Naast het gedeelte navigatie kreeg ik ook de gelegenheid om de handen uit de mouwen te steken op het dek. Zeilen hijsen en neerhalen is aan boord een dagelijkse bezigheid. Spijtig genoeg besliste de arts aan boord al na enkele beklimmingen van de mast dat de buitenlandse gasten niet meer mochten klimmen, aangezien we geen voorafgaand medisch onderzoek hadden ondergaan. Tijdens zeilposten zette ik me dan maar vanop de 'begane grond' in, met het aanhalen van de verschillende vallen en schoten. Toch heb ik ten volle kunnen genieten van het zicht vanuit de mast. De personen die ooit de gelegenheid hebben gehad om hetzelfde mee te maken, zullen beamen dat zo een ervaring en het zicht daarboven uniek en fenomenaal zijn. Het lijkt wel of de aarde onder je voeten door draait. Dit zal me de rest van mijn leven bijblijven!

Een minder goede ervaring had ik met het leven aan boord. Slapen deed ik op een

afgeleefde matras in een slaapvertrek, samen met een vijftigtal cadetten en andere uitgenodigde officieren. Ook water en voedsel waren een probleem. Ondanks het feit dat er aan boord een systeem is dat zeewater omzet in zoetwater (geschikt voor consumptie), mocht douchen slechts op welbepaalde tijdstippen. Soms sloot men zelfs alle water af, wat leidde tot een heel onprettig en onhygiënisch gevoel...

Verruimde blik op de wereld

Gelukkig wogen de nadelen niet op tegen de voordelen. Behalve het prachtige schip leverde ook het afgelegde traject een unieke ervaring op. Vanuit Mexico vertrokken we naar Havana, de hoofdstad van Cuba, waarna we ankerden voor de kust van Haïti. Daarna ging het richting vasteland van het Zuid-Amerikaanse continent. Daar was Maracaibo in Venezuela de eerste haven die we bezochten. Naast vele toeristische troeven is Maracaibo echter ook de gevaarlijkste stad van het land.



© Roel Moens

Wanneer we ons in grote groepen verplaatsen, kregen we steevast politiebegeleiding. De reden van ons bezoek was de vlootparade ter gelegenheid van de dag van de Venezolaanse Marine. Zowat hun hele vloot was voor deze gelegenheid naar Maracaibo afgezakt.

In Paramaribo, Suriname was het onmogelijk om door de ondiepe wateren de haven binnen te varen. De stad waar ik enorm naar had uitgekeken, kreeg ik spijtig genoeg enkel te zien door een verrekijker. Gelukkig maakten het Braziliaanse Fortaleza, Salvador de Bahia en Rio de Janeiro heel wat goed. Tot slot deden we ook nog enkele havens in Argentinië en Chili aan, waarna we rondom het zuidelijkste punt van Amerika weer een noordelijke koers kozen richting Montevideo (Uruguay) om daarna weer op Argentijnse bodem de campagne te eindigen. Onderweg kregen we heel wat zeezoogdieren zoals dolfijnen en walvissen te zien. De pracht van de natuur is ongelooflijk.

Samenwerken met andere naties en culturen is een deel van de job bij de Marine die het werk alleen maar interessanter maakt. Het verruimt je blik op de wereld en haalt de banden aan tussen de verschillende landen en de leden van hun krijgsmachten. Het was voor mij zowel een hele eer als een plezier om te kunnen deelnemen aan dit bijzonder uitwisselingsproject.

Roel Moens



Samenwerken met andere naties en culturen is een deel van de job bij de Marine die het werk alleen maar interessanter maakt. Het verruimt je blik op de wereld en haalt de banden aan tussen de verschillende landen en de leden van hun krijgsmachten.”



ijs opruimen aan boord HMS Scyllia, februari 1943 – © Paul Kemp

'The Arctic Star' aan Belgen

Op 26 februari 2013, meer dan 70 jaar na de feiten, kondigt de Britse staatssecretaris voor Defensiepersoneel, Welzijn en Veteranen Mark Francois de instelling van 'The Arctic Star' aan. Vanaf die dag kunnen de rechthebbenden, waaronder Belgen, de ster aanvragen. Dit volgt na een herschikking van de campagne sterren door Sir John Holmes en de aankondiging van de Britse eerste minister, op 19 december 2012, een eervolle onderscheiding in te stellen die de moed erkent van wie een significante bijdrage heeft geleverd tijdens de Arctische WOII-konvooiën. Koningin Elizabeth II stemde in met het ontwerp, op basis van de aanbevelingen van de Britse Koninklijke Munt. Het ontwerp voor 'The Arctic Star' is gebaseerd op de andere Britse WOII-sterren.

Bar koude omstandigheden

Twee Britse veteranen herinneren zich de gevaren in de strijd aan het bevroren maritieme front. Bill Sheppard, 86 jaar, uit Portsmouth: "Het schip was omhuld met ijs. Het was zodanig koud dat mocht je je hand op de reling hebben gelegd, zonder

handschoenen aan, dan was je eraan blijven plakken. Om het ijs van het dek te chippen, waren we vastgebonden met touwen. Soms maakte het schip 45 graden slagzij, vandaar dat we ons haastten om deze klus te klaren. Het was een eindeloos werk, we dachten dat het ijs ons wou overnemen. Het verschrikkelijkste wat ik me herinner, is toen een olietanker werd getroffen door een bommenwerper. Het schip brak en stond in lichterlaaie. Mensen brandden als fakkels en sprongen overboord in het ijskoude water, dat ook brandde als gevolg van de olie op het water. Dit zijn belevissen die nooit je hoofd verlaten. Soms, 's nachts dringen die verschrikkelijke beelden opnieuw mijn dromen binnen. Zo iets vergeet je nooit."

Lt Cdr Dykes, 92 jaar, vertelt: "Het stormde. De wind kwam uit alle richtingen. De nevel veranderde tot ijs op je gezicht. Je wenkbrauwen en neus waren bedekt met ijs. Het was verschrikkelijk koud in alle opzichten. Toch moesten we op de buitendecken om het ijs van het dek te chippen. Mocht de bovenbouw te veel ijs cumuleren, dan konden we zinken. Bovenop het barre weer kwamen de vijandelijke aanvallen, en dit in de drie dimensies: uit de lucht, vanaf een schip of door duikboten. Hierdoor voeren we wekenlang in gevechtswacht en we leefden op koud voedsel,





seiner aan boord HMS Sheffield, winter 1941-1942 – © Paul Kemp

omdat de chef-kok de munitie uitdeelde in plaats van te koken. Veel tijd om over ons eten na te denken, hadden we toch niet..."

De levensomstandigheden waren bar en wie overboord ging, had slechts zeer geringe overlevingskansen. Hierdoor voelden veel 'witte baretveteranen' zich tekortgedaan. De uitleg dat 'the Atlantic Star' een witte middenstreep op het lint had om deze Noordpoolkonvooiën te honoreren, vonden ze maar niets. Zij waren het, die de Sovjet-Unie bevoorraden met materieel en voedsel, vanuit de Verenigde Staten via Canada. Hierdoor kon de Sovjet-Unie overleven en het Oostfront versterken. Misschien heeft de Koude Oorlog ervoor gezorgd dat witte baretten niet de aandacht krijgen, die zij verdienen...

Maximaal een kwart miljoen verleningen

De invoering van 'The Arctic Star' kan leiden tot maximaal een kwart miljoen verleningen, rechtstreeks aan veteranen of indien postuum aan een familielid.

Het ministerie geeft voorrang aan de nog levende veteranen en weduwen. Daarna komen de nabestaanden, maar zij zullen iets langer op de onderscheiding moeten wachten. De Britse staatssecretaris voor Defensiepersoneel, Welzijn en Veteranen Mark Francois: "All those who served our country on the Arctic Convoys deserve nothing but the utmost respect and admiration from us. That's why I am delighted that these special individuals will in the next few weeks begin to receive the Arctic Star that they have so long deserved. I am also pleased to announce that the families of those no longer alive will also be able to apply for these awards in recognition of their loved one's bravery."

Verleningsmodaliteiten

Het ministerie verleent 'The Arctic Star' voor operationele dienst vanaf 3 september 1939 tot en met 8 mei 1945 binnen de Noordpoolcirkel (66°32' noorderbreedte). Deze ster is in de eerste plaats bedoeld om het personeel dat de konvooiën naar de Noordpool



*The Under-Secretary of State for Defence
(Armed Forces) presents his compliments
and by Command of the Defence Council*

*has the honour to transmit the
enclosed Awards granted for
service during the war of
1939-45*

Verleningsoorkonde – © Bruno Couwenberg



Etui met Sint-Edwardskroon –
© Bruno Couwenberg

begeleidde, te erkennen. Volgende categorieën komen in aanmerking:

- Royal Navy- (RN) en Merchant Navy- (MN) personeel op schepen die deelnamen aan de konvooien of deze begeleidden naar het noorden van de Sovjet-Unie
- Fleet Air Arm-personeel (de luchtdienst van de RN)
- Varend personeel Royal Airforce (RAF)
- Army-personeel, ingescheept aan boord van een Brits Marine- of koopvaardijship
- Burgerpersoneel, in specifieke steun van deze militaire operaties en die al andere campagnesterren hebben verdiend
- Buitenlanders in dienst bij de Britse strijdkrachten (waaronder dus ook Belgen)

De toekenning van 'The Arctic Star' heeft geen invloed op de eerder verdiende campagnesterren, noch geeft deze recht op andere Britse onderscheidingen.

Beschrijving van ster, lint en etui

'The Arctic Star' is een zespuntige bronzen ster met een koperkleurige schijn. Hij is gelijkvormig aan de andere Britse WOII-campagnesterren en meet 40 x 40mm. Op de voorzijde prijkt het koninklijk monogram van koning George VI met de typische Tudorkroon. Het monogram is omringd met de woorden 'THE ARCTIC STAR'. De keerzijde is blanco. Het 35 mm. brede lint verwijst naar het rechthebbend personeel en de regio: hemelblauw voor de RAF, marineblauw voor de RN en de koopvaardij, scharlaken voor de Army en zwart-wit-zwart symboliseert de Noordpoolcirkel. Hierna spiegelen de kleuren scharlaken, marineblauw en hemelblauw. Het etui is van zwarte kunststof en meet 95 x 60 mm. Op de goud omrande voorzijde prijkt de Sint-Edwardskroon, ook koninginnenkroon genoemd. Deze verwijst naar koningin Elizababeth II. De binnenbekleding is van zacht zwart schuim voorzien. Op de onderkant kleeft een wit label met de naam en het stamnummer van de rechthebbende.

Lieutenant Jean-Pierre (John) Pesch RNR, de latere kapitein-ter-zee

Jean-Pierre Pesch ziet het daglicht op 20 december 1921 in Auvelais (Sambreville), provincie Namen. Zijn ouders en een groot deel van de familie zijn afkomstig van het Groothertogdom Luxemburg. Jean-Pierre is een goede leerling. Hij studeert tot juli 1939 Grieks-Latijnse humaniora aan het Bellevuecollege in Dinant. Vervolgens kiest hij voor een maritieme opleiding. Hierdoor scheept hij in 1940 als cadet in, aan boord van het schoolschip Mercator. Tijdens de oorlogschao vaart de Mercator naar Banana, Belgisch Congo, in afwachting van richtlijnen uit België. De Mercator vaart verder de Congorivier op naar Matadi. Jean-Pierre loopt er malaria op. De staf van de Mercator en de cadetten ouder dan 21 worden voor de keuze gesteld: in dienst treden bij hetzij de Royal Navy, de koopvaardij, het Belgisch leger in het Verenigd Koninkrijk of zich aansluiten bij de Openbare Weermacht of de Dienst Hydrografie.

Aan de cadetten jonger dan 21 wordt voorgesteld om hun opleiding aan boord verder te zetten, wat hen niet bevalt. Zij wensen een actievere rol en dus te vechten! In december 1940 komt minister van Koloniën Albert De Vleeschauwer vanuit Londen in Banana aan boord van de Mercator om met de commandant het lot van schip en bemanning te bespreken. De jonge cadetten grijpen de kans hun verlangen mee te delen. De minister belooft bij zijn terugkeer, voor wie het wenst, het nodige te doen. Zo varen aan boord van de Moanda alle officieren en cadetten van de Mercator, via Freetown naar Skegness waar ze op 29 april 1941 aankomen. Na een gezamenlijke militaire basisvorming in HMS Royal Arthur, volgen ze de officiersopleiding in Dartmouth of Greenwich. Jean-Pierre Pesch gaat tot december 1941 naar het Naval College in Greenwich en komt uit als Midshipman RNR (Royal Naval Reserve). Hierna muteert hij als wachtofficier aan boord van HMS Hebe, een 'Halcyon class' hoogzeemijnenveger, genaamd naar de Griekse godin. Hier neemt Jean-Pierre, ondertussen bevorderd tot 'sub-lieutenant', deel aan verscheidene



'The Arctic Star' – © Bruno Couwenberg



HMS Hebe – © Mark Teadham

konvooibegleidingen tot Archangelsk of Moermansk, en dit van 8 december tot mei 1942. HMS Hebe escorteert de konvooien QP4, PQ7, PQ13 en PQ14. Hiervoor zal het Verenigd Koninkrijk Jean-Pierre Pesch als eerste Belg, postuum 'The Arctic Star' verlenen.

In juni 1942 wordt HMS Hebe in Malta ingedeeld bij het '14th & 17th Minesweeping Flotilla', dat de konvooi-escortes naar het eiland verzorgt. Pesch neemt deel aan de landingen in Noord-Afrika, Sicilië en Italië. Op 22 november 1943 loopt HMS Hebe ter hoogte van Bari op twee zeemijnen, een week voordien gelegd door U-453, en zinkt. Een groot deel van de bemanning komt om. De aalmoezenier en Jean-Pierre slagen erin onder het brandende zeeoppervlak door te zwemmen en een schip brengt hen veilig aan wal in Bari. Hiervoor krijgt Pesch een Britse eervolle vermelding: 'Mention in Dispatches'. Met Kerstmis brengt het Belgische schip Leopoldville Jean-Pierre terug naar Engeland. Hier geniet hij van een paar maanden verlof en dit na twee jaar dienst op zee. Aansluitend volgt hij de specialisatiecursus navigator op HMS Dryad. In mei 1944 scheept hij in aan boord van HMS Fowey en neemt hij deel aan konvooi-escortes tussen Schotland en Gibraltar. In maart 1945 bevindt hij zich terug in België bij de Naval Party 1763 in Oostende. Hij doet dienst bij de 'Naval Dispatch Boat Service' en nadien op het bureau operaties. Van maart tot augustus 1946 volgt hij de cursus duiker-ontmijner in Leiden en IJmuiden (NL). Vervolgens leidt hij de ontminningsoperaties in de haven van Zeebrugge aan boord van de MFV 193. Tussen 1946 en 1951 verzekert hij met zijn groep de ontminning te land in de Belgische kuststrook.

In maart 1951 neemt hij de functie op van 1ste luitenant aan boord van het fregat LTZ Victor Billet. Van december 1952 tot november 1953 voert hij het bevel over het schip. Daarna volgt



kapitein-ter-zee Jean-Pierre Pesch – © archieven Neptunus



Jean-Pierre Pesch in maart 1945, omringd door zijn familie - © familie Pesch



lintjes van KTZ Pesch - © Jens Van Herck

hij tot april 1954 cursussen in de VS (Yorktown, Boston, Norfolk, Dam Neck) in allerlei specialisaties, waaronder mijnenvegen, gevechtinformatie, artillerie, enz... Bij zijn terugkeer wordt hij aangeduid als commandant van de Nautische School en dit tot maart 1957, het ogenblik waarop hij tweede commandant wordt van de TNA Kamina. Van februari 1959 tot maart 1960 is hij commandant van dit schip. Nadien volgt tot december 1962 de functie van stafchef in het Centrum voor marinevorming in Sint-Kruis. Van januari 1963 tot juli 1964 is hij opnieuw commandant van de Kamina, die ondertussen is omgebouwd tot school- en logistiek steunschip. Van augustus 1964 tot februari 1965 volgt Pech cursus aan het NATO- College in Parijs. In april volgt de aanstelling tot commandant van de groepering opleiding en training van de Zeemacht. Op 1 februari 1968 wordt kapitein-ter-zee Pesch commandant van de operationele groepering van de Zeemacht. Op 15 november 1970 gaat hij over naar de staf van de Zeemacht als logistiek adjunct van de stafchef Zeemacht. Hij sluit zijn carrière af als hoofd van de Belgische delegatie bij CINCHAN in London en gaat op 1 januari 1978 met pensioen. Kapitein-ter-zee Jean-Pierre Pesch overlijdt op 5 februari 2009, op 88-jarige leeftijd, in Brugge.

Eervolle onderscheidingen:

- 01.07.1944: Zee-ereteken 1940-1945 met 2 gekruiste ankers
- 18.07.1946: ridder in de Kroonorde met Palm en het Oorlogskruis 1940-1945 met Palm en volgende vermelding: "Officier de marine de valeur. A participé aux convois de Russie. Se spécialise dans le déminage maritime. Au cours des opérations au large de Bari (Italie) le 23.11.1943 son navire ayant été miné, a par un sang froid remarquable maintenu les survivants de son navire groupés autour de lui jusqu'à l'arrivée d'un autre navire de guerre. A refusé de s'embarquer, malgré son épuisement avant que le dernier survivant de son équipage ne soit recueilli."
- 04.11.1946: herinneringsmedaille 1940-1945 met ankers & staafje Atlantique-Nord
- 16.02.1948: medaille van Vrijwilliger 1940-1945
- 07.09.1949: een Bronzen Leeuw op het lint van het Oorlogskruis met vermelding: "Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande Bretagne, en bravant de multiples dangers."
- 21.10.1949: ridder in de Orde van Leopold II voor uitzonderlijke verdiensten met vermelding: "A dirigé en 1946-'47-'48 et '49, les opérations de nettoyage du port de Zeebrugge, infesté de mines, de projectiles de toutes sortes et d'épaves. Il est dévoué sans ménagements pour mener à bien sa lourde et périlleuse mission. Fut toujours sur la brèche pour démonter des mines marines et terrestres, des projectiles de toutes espèces découverts sur les plages, dans les dunes du littoral ou ramenés par les bateaux de pêche. A grandement contribué à la remise en état du port de Zeebrugge, au déminage maritime et terrestre de la cote et des eaux territoriales belges, méprisant le danger et donnant l'exemple à ses hommes, ne cherchant qu'à 'Servir'."
- 06.11.1952: medaille van Oorlogsvrijwilliger
- 08.12.1952: medaille Oorlogsvrijwilliger-strijder met zilveren staafje 1940-1945 (16.06.1954)
- 15.11.1957: ridder in de Leopoldsorde
- 15.11.1962: officier in de Kroonorde
- 15.11.1965: officier de Leopoldsorde
- 07.1966: militair kruis 2de klasse
- 04.1967: militair kruis 1ste klasse
- 22.07.1969: medaille van de militair, strijder van de oorlog 1940-1945
- 15.11. 1969: commandeur in de Kroonorde
- 15.11.1972: commandeur in de Leopoldsorde
- 15.07.2002: commandeur in de Leopoldsorde, het kruis van officier in de Leopoldsorde met twee gekruiste zwaarden in zilver met vermelding 1940-1945
- 02.03.1951: The 1940-45 Star, The Atlantic Star + clasp France and Germany, The African Star + clasp North Africa 1942-43, The Italy Star, The Defence Medal, The War Medal + Mention in Dispatches (GB)
- 02.06.1953: Coronation Medal (GB)
- 27.05.1960: officier in de Orde van Oranje-Nassau met zwaarden (NL)
- 01.08.1960: Médaille de la France Libérée (FR)
- 04.08.1975: Croix de Guerre Luxembourgeoise et la médaille commémorative des volontaires Luxembourgeois de la guerre 1940-1945
- 16.04. 2013: de zoon Pierre Pesch dient de aanvraag in tot postume toekenning van 'The Arctic Star'.
- 21.08.2014: effectieve toekenning 'The Arctic Star'

Lieutenant baron Pierre de Giey RNVR

Op 2 juni 1922 wordt baron Pierre de Giey in Maisières geboren als oudste zoon van baron Henri de Giey, de toenmalige burgemeester van De Pinte en barones Marie-Thérèse Vilain XIII. Na een zorgeloze jeugd zit Pierre bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog op internaat bij de Benedictijnen in Zwitserland. Vlak na zijn achttiende verjaardag, in juni 1940, besluit hij om niet meer terug te keren naar België en verblijft hij in het Franse Montpellier bij zijn oom Max Vilain XIII, een befaamde reservekapitein-vlieger. Pierre wil ook piloot worden maar slaagt er niet in om zijn vliegbrevet te halen. Als compensatie hiervoor riskeert hij meermaals zijn leven om Belgische piloten, die de Britse troepen in het Verenigd Koninkrijk wensen te bereiken, over de Pyreneeën te helpen. Na de tocht over de Pyreneeën, die allesbehalve een sinecure was, doorkruist deze kleine groep het Duitsgezinde Spanje om het neutrale Portugal te bereiken. Op 19-jarige leeftijd beslist baron Pierre de Giey zich aan te sluiten bij het Belgisch leger in het Verenigd Koninkrijk. Tijdens zijn tocht echter arresteert de Spaanse politie hem op 30 juni 1941 in Oñate en sluit hem op in het beruchte (concentratie)kamp Miranda de Ebro, vlakbij San Sebastian. De ontberingen die hem daar te beurt vallen, versterken zijn wens en gedrevenheid om deel uit te maken van de Belgische troepen. Na de oorlog krijgt hij hiervoor het Kruis van Politiek Gevangene.

Eind september 1941 bereikt hij eindelijk Portugal, nadat de Britse autoriteiten hem vrijkopen onder het mom van Canadese burger. Na zijn aankomst in London vangt Anne de Bousies (Grunne) hem op. Haar huis staat ter beschikking voor Belgische vluchtelingen van alle leeftijden. Op aanraden van de Belgische ambassadeur de Cartier de Marchienne, neemt hij op 17 november 1941 dienst bij de Royal Navy, waar hij zijn militaire basisvorming krijgt. Reeds als jonge matroos duidt de Marine hem aan voor de officersopleiding in HMS King Alfred in Hove. Vervolgens dient hij in 1942 als 'Midshipman' aan boord

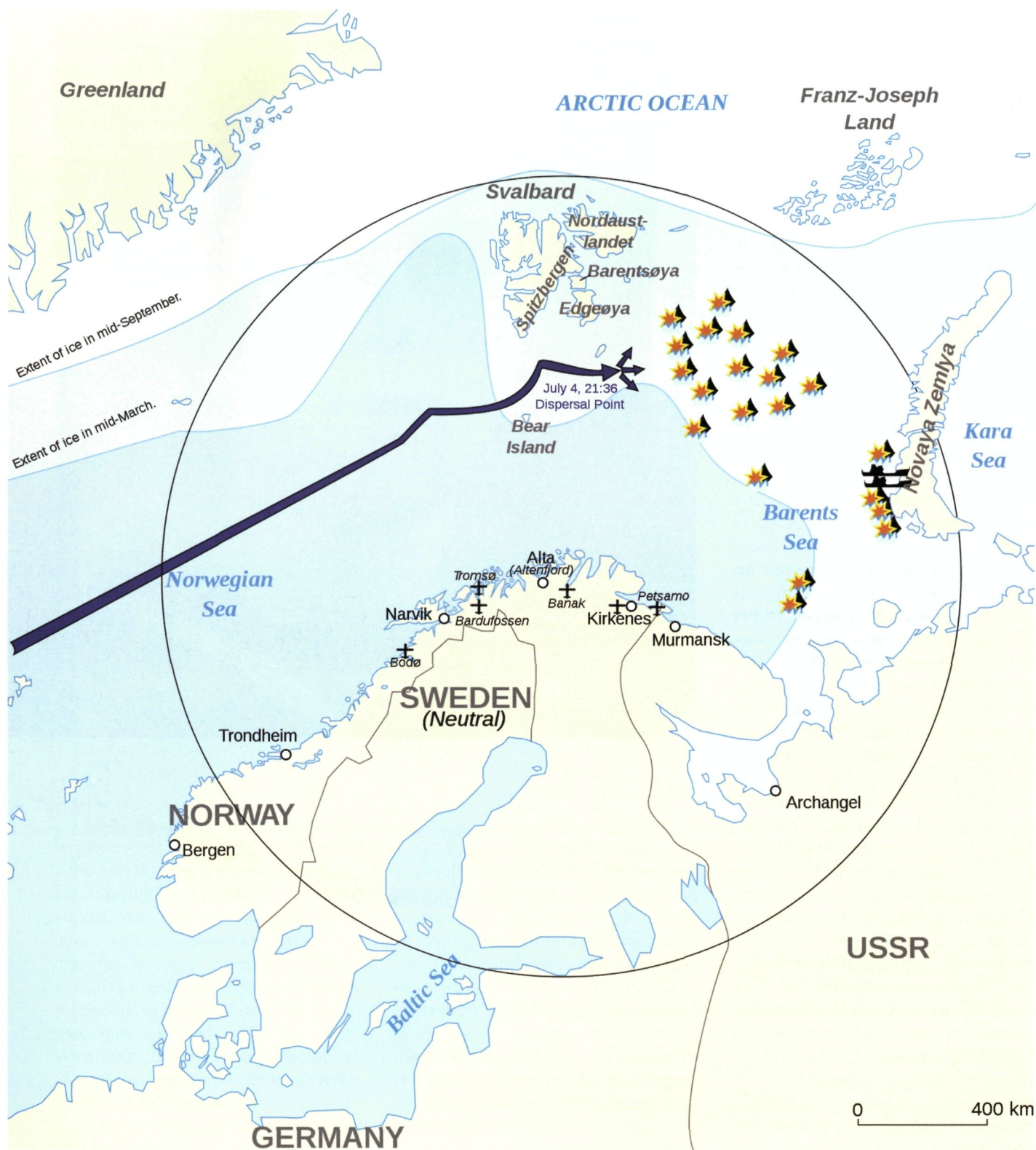


Pierre de Giey – © familie de Giey

van HMS Norfolk, een 'County Class' zware kruiser. Tijdens die boordperiode patrouilleert hij van juni tot oktober 1942 in de Atlantische Oceaan tussen IJsland en Groenland, hij escorteert de gedoemde Arctische konvooien PQ14, PQ17 en QP18 naar Archangelsk of Moermansk. PQ17 is het geallieerde konvooi dat tijdens de Tweede Wereldoorlog het zwaarst te lijden heeft. Het konvooi verlaat op 27 juni 1942 het verzamelpunt nabij IJsland met 35 schepen. Kort na het vertrek keren twee schepen terug (één loopt aan de grond en één heeft schade door pakijds opgelopen). Op 1 juli detecteert een Duits verkenningsvliegtuig het konvooi. Sindsdien ligt het onder aanval: eerst twee golven bommenwerpers, gevolgd door U-boten en oorlogsschepen. De schrik dat het slagschip Tirpitz hierbij betrokken zou zijn, doet admiraal Sir Dudley Pound panikereren. Hij geeft het bevel het konvooi te ontbinden. De gevolgen zijn catastrofaal: slechts elf geallieerde schepen overleven de tocht. Twee schepen komen op 10 juli in de

haven van Archangelsk aan en negen andere een week later in Moermansk. In totaal kelderen de Duitsers 24 koopvaardijsschepen met een totale tol van 153 mensenlevens. Het aantal verloren goederen loopt op tot 3350 motorvoertuigen, 210 vliegtuigen, 430 tanks, 100.000 ton munitie en andere vracht. Winston Churchill noemt deze gebeurtenis "one of the most melancholy naval episodes in the whole of the war". Het volgende konvooi PQ18 vertrekt op 2 september 1942 van Loch Ewe, Schotland en komt op 21 september 1942 in Archangelsk aan. Na de rampzalige verliezen bij het konvooi PQ17, hebben de Britten besloten konvooien met luchtdkking te beschermen. Hiervoor zet de Royal Navy het tot vliegdekschip omgevormde koopvaardijsschip HMS Avenger in. Na de konvooibegleidingen onderneemt HMS Norfolk een expeditie naar Spitsbergen, waarbij een geallieerd garnizoen wordt afgelost en bevoorrad.

Na de volledige opleiding aan de officersschool HMS King Alfred,



konvooi PQ17 (situatie in 1942) – © Wikimedia

bevordert baron de Giey in januari 1943 op 21-jarige leeftijd tot Sub-Lieutenant RNVR met stamnummer D/SB/4629. Daarna muteert hij naar één van de twee Belgische korvetten, HMS Buttercup. Tijdens zijn dienst op dit schip neemt hij deel aan konvooien op de Atlantische Oceaan en de jacht op Duitse duikboten. In 1944 maakt hij de geallieerde landing in Normandië mee. Op 1 juli van dat jaar kent de Belgische regering hem het Zee-ereken toe voor twee jaar trouwe en vrijwillige dienst bij de Royal Navy Section Belge. Na zijn terugkeer in België in datzelfde jaar wordt hij ADC van de

Britse Commander, die de opdracht heeft de basis te leggen van de naoorlogse Belgische marine. Later dat jaar wordt hij ordonnansofficier van Prins-regent Karel. Het jaar daarop dient hij als eerste luitenant op de MMS 187 en neemt hij deel aan mijnenvegeroperaties voor de Britse Eilanden en in de Nederlandse, Belgische wateren. Hiervoor ontvangt hij van de Britse autoriteiten de Naval General Service Medal met clasp Minesweeping 1945-1951. Ondertussen heeft Pierre de Giey de rang van luitenant-ter-zee en gezien zijn voorbeeldige staat van dienst stelt de Senior Naval Officer Belgium van de

Royal Navy, Captain Hill, hem aan tot verbindingsofficier tussen hem en de prille Belgische Zeemacht. Deze taak volbrengt de Giey met een groot respect en eerbied voor iedereen die in contact komt met deze afgevaardigde. Bij de effectieve oprichting van de Belgische Zeemacht in 1946 twijfelt hij geen moment om deel uit te maken van de nieuwe component, waarbij hij gedreven is mee te werken aan de verdere uitbouw ervan. Hij wordt selectieofficier, op het Daillyplein in Brussel, een taak waarin hij zijn hart en ziel steekt. Hij is zich ervan bewust dat zijn toewijding de kwaliteit van de vrijwilligers en miliciens, gerekruteerd voor de Zeemacht, zal bepalen. Het spreekt voor zich dat het commando op hem kan rekenen om zijn enthousiasme over te brengen op de nieuwe rekruten. Toch is niets zoals het schijnt... Vlak na het beëindigen van de mijnenvegeroperaties was Pierre gekazerneerd in Oostende. Na een ongeval tijdens de terugkeer naar de kazerne, met een slechte medische opvolging, heeft hij voortdurend te kampen met serieuze hoofdpijn. Na een onderzoek door een eminent chirurg wordt bij Pierre een hersentumor vastgesteld, die toen onmogelijk operatief kon worden verwijderd. Om de pijn te verlichten, schrijft de arts bestralingstherapie voor, wat echter weinig effect heeft. Door de intense pijn en de druk op de tumor, kan hij op een bepaald moment geen kепie meer dragen. Desondanks blijft hij als trotse officier met een donkerblauwe baret zijn functie verder uitoefenen. Na een aantal loodzware maanden overlijdt baron Pierre de Giey in Brussel op 15 mei 1952. Hij was slechts 29 jaar jong. Zijn leven was bewogen en rijkelijk gevuld, maar veel te kort. Voor Pierre was een grootse carrière weggelegd binnen de Zeemacht, maar het lot heeft deze abrupt beëindigd. Toch wordt hij niet vergeten: de vierde promotie van de Belgische Zeemacht 1952-1953 draagt zijn naam.

Eervolle onderscheidingen:

- 01.07.1944: Zee-eretekens 1940-1945 met 2 gekruiste ankers
- 04.11.1946: Herinneringsmedaille 1940-1945 met 2 gekruiste ankers met staafjes Atlantique Nord en Escaut



Pierre de Giey – © familie de Giey

- 30.11.1946: Kruis van Oorlogsontsnapte 1940-1945
- 05.04.1948: Oorlogskruis 1940-1945 met palm en vermelding: "Sous le feu des batteries côtières ennemies de la Flandre Zélandaise, a fait preuve d'un courage et d'un sang-froid remarquables, restant stoïquement à son poste, galvanisant par son exemple son équipage et contribuant ainsi à terminer en temps utile le déminage indispensable au succès du débarquement de Walcheren."
- Medaille van Vrijwilliger 1940-1945
- 13.06.1948: heeft het recht de nestel met de kleuren van het Oorlogskruis 1940-1945 ten persoonlijke titel te dragen.
- 11.10.1949: een Bronzen leeuw op het lint van het Oorlogskruis 1940-1945

met de vermelding: "Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande Bretagne, en bravant de multiples dangers."

- 12.10.1950: Kruis van Politiek Gevangene 1940-1945
- 02.03.1951: The 1939-1945 Star, Atlantic Star + clasp France and Germany, The Defence Medal, Naval General Service Medal met clasp Minesweeping 1945-1951 (GB)
- 01.08.1960: Médaille de la France Libérée – postuum (FR)
- 01.08.2013: Pierre's broer, baron Bertrand de Giey, dient de aanvraag in tot postume toekenning van 'The Actic Star'. Hij is hiermee de tweede Belg.



Albert Vergauwe – © Royal Navy



Sub-Lieutenant Albert (Piet) Vergauwe RNVR

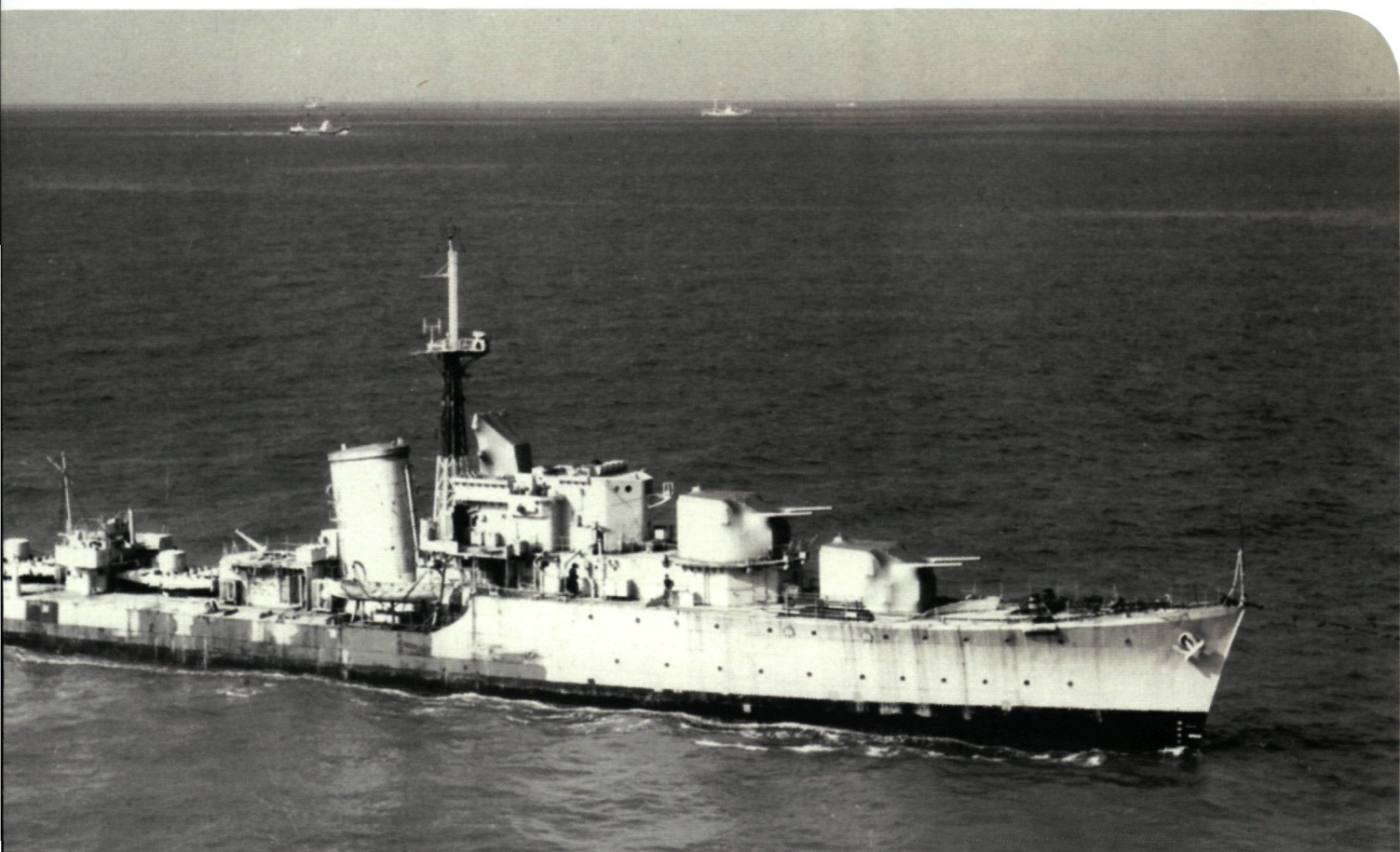
Albert Joseph est né le 21 décembre 1916 à 's Hertogenbosch, Pays-Bas. Son histoire est très bien décrite dans 'Congé pour Mourir' de Henri Anrys: "Evadé de Belgique et engagé le 31 décembre 1941, connaissant à la perfection l'allemand et l'anglais, le matelot Albert Piet Vergauwe reçut une formation spéciale de décodeur à l'Amirauté même, puis commence sa carrière 'd'homme casse-tête' en embarquant sur le destroyer HMS Walpole à Harwich le 8 avril 1942. Ecouteurs sur les oreilles, ne quittant pas le commandant de flottille tout au long des patrouilles, sa mission consiste à écouter les communications échangées en code opérationnel entre les unités ennemies et à les traduire au fur et à mesure dans les codes équivalents anglais. Cinq jours après son arrivée, il se trouve dans l'enfer du Pas-de-Calais. La 16e flottille d'Harwich tente d'intercepter le corsaire allemand Michel escorté par toute une escadre. Le Walpole criblé d'éclats est gravement endommagé. C'est le début d'une série d'opérations nocturnes pendant lesquelles il n'a

pas un instant de répit à intercepter les communications allemandes et les identifier.

En juillet 1942, Vergauwe est prêté à la MGB 67 chargée d'une mission spéciale d'écoute radio devant Flessingue. Le 29 juillet, alors que la vedette vient de s'engager sans encombre dans l'embouchure de L'Escaut, l'enfer se déchaîne. Des dizaines d'oerlikons crachent le feu. C'est le carnage. Le commandant et le second sont tués. Deux matelots sont balayés avec la tourelle de la mitrailleuse avant. Le mitrailleur arrière, le tête arrachée, est affalé sur son arme qui continue à tirer. Le radio reçoit son poste dans le ventre. Un obus de 20 mm en bout de course vient exploser sur l'omoplate gauche de Vergauwe. Il n'y a plus un homme valide et, en tant que quartier-maître, le Belge se retrouve responsable du bord avec une plaie béante dans le dos. Il lance la vedette à toute vitesse dans l'espoir que la succion de la lame d'étrave empêchera l'eau de s'engouffrer par la multitude de trous qui percent le coque. Et finalement, il parvient à rallier sa base de Felixstowe et à échouer le

bateau sur la plage entre deux mines. A sa sortie de l'hôpital de Cambridge en septembre 1942, Vergauwe, qui gardera désormais des morceaux de fer dans le dos, retrouve le Walpole.

Envoyé à l'école d'officiers King Alfred le 1er juin 1943, il est nommé sub-lieutenant RNVR le 13 août et affecté le 30 octobre 1943 au destroyer Milne de la Home Fleet. A bord de cette unité d'abord, puis comme officier de liaison sur le porte-avions américain USS Ranger, il participe aux batailles autour des convois de Russie. Avec le destroyer Hardy, il est engagé dans la bataille autour du convoi JW 56 B attaqué depuis le 12 janvier 1944 au large de la Norvège par les quinze sous-marins de la meute 'Isemgrin' dans un froid intense. Le 30 janvier à minuit, le Hardy est atteint dans sa soute à munitions arrière par une torpille acoustique de l'U-278. Il y a 33 survivants. Vergauwe est parmi les quelques hommes qui parviennent à sauter sur le destroyer Vénus venu aborder l'épave en feu. Les marins qui ont sauté à l'eau gèlent en trois minutes. Jusqu'au 31 mai 1944, Vergauwe effectuera encore des missions spéciales



HMS Milne – © Jens Van Herck

d'écoute le long des côtes norvégiennes avec le Milne et croiseur Belfast. En juin 1944, il est signal officer sur la plage d'Omaha en Normandie"

Il quitte la marine après la guerre, pour fonder la firme 'Pharma-produits et du Laboratoire Pharmaceutique d'Ohain' (LABOHAIN). Il meurt le 7 octobre 1998, à Uccle.

Eervolle onderscheidingen:

- 01.07.1944: Zee-eretekens 1940-1945 met 2 gekruiste ankers
- 04.11.1946: herinneringsmedaille 1940-1945 met ankers
- Kruis van Oorlogsontsnapt 1940-1945
- Het stamboekdossier is mager en maakt geen vermeldingen van andere onderscheidingen, waarop hij zeker recht had. Vermoedelijk heeft hij ze nooit aangevraagd.
- 16.09.2013: zoon Patrick Vergauwe dient de aanvraag in tot postume toekenning van 'The Arctic Star'. Hij is hiermee de derde Belg.
- November 2014: effectieve toekenning van 'The Arctic Star'

Oproep

Ongetwijfeld zijn er nog Belgen, die volgens de verleningsmodaliteiten recht hebben op deze bijzondere ster. We denken hierbij aan de officieren en bemanning van het koopvaardijship SS Ville d'Anvers (bj. 1920, 7.462 BRT, voordien American Banker) van de Société Maritieme Anversoise (SOMARAN). Zij maakten deel uit van het Arctische konvooi PQ1. Bij twijfel kunt u contact opnemen via info@skf-vzw.org of via de redactie.

Jens Van Herck (Studiekring Faleristiek)

met dank aan:

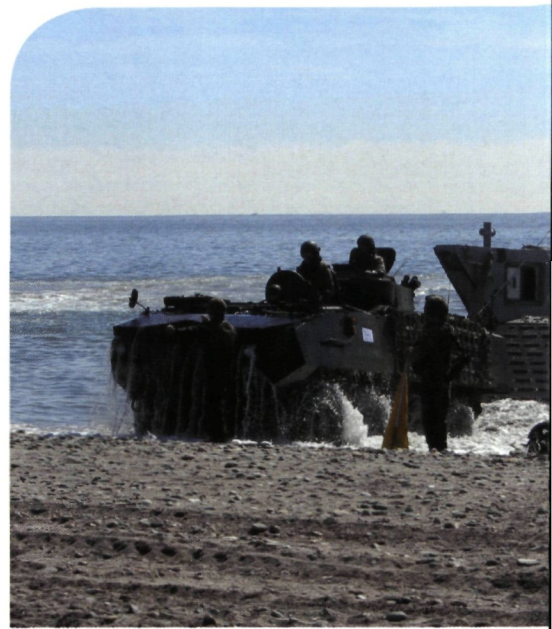
- Timothy Beuselinck voor zijn bijdrage aan het artikel over LDV baron Pierre de Giey
- Bruno Couwenberg, fotograaf
- Famille de Giey
- Ludo baron de Vleeschauwer
- Johnny Geldhof
- Willy Lippens
- Pierre Pesch
- Patrick Vergauwe

verdere informatie en bronnen:

- http://www.veterans-uk.info/arctic_star_index.htm
- <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2250499/Arctic-Convoy-heroes-finally-receive-medal-70-years-risking-lives-supplies-open-frozen-hell.html>
- http://www.halcyon-class.co.uk/hebe/hebe_1942.htm
- <http://convoyweb.org.uk/russian/index.html?home.htm~rumain>
- Congé pour Mourir van Henri Anrys
- Familiefonds de Giey, De Pinte
- Convoy! Drama in Arctic Waters door Paul Kemp
- PQ 17: An Arctic Convoy Disaster op BBC2
- <http://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/15/a2065015.shtml>



De multifunctionele Seahawk-helikopter – © Chris Huwel



amfibische oefening – © Finnish Navy

Logistiek team Marine in NAVO-oefening Noble Mariner 2014

Een team van de Marinecomponent, bestaande uit één officier en vier onderofficieren, heeft van 12 tot en met 27 oktober 2014 deelgenomen aan de NAVO-oefening Noble Mariner 2014. Deze oefening maakt deel uit van het certificatieproces voor de NATO Response Force 2015. Zee-, land- en luchteenheden uit zestien verschillende landen hebben zich voorbereid om, waar nodig, door de NAVO te worden ingezet. Het team van de Marine was tewerkgesteld in de 'Forward Logistic Site' (FLS) in de marinebasis van het Zuid-Spaanse Rota. Een FLS is een vooruitgeschoven logistieke basis aan de wal, in dienst van de vloot.

In het kader van het Bedrijfsplan 2014-2018 van de Marinecomponent neemt elk jaar een team van de Marine deel aan een dergelijke oefening. De bedoeling ervan is om de competenties FLS op peil te houden en voorbereid te zijn voor een reële inzet. Een FLS kan zuiver nationaal, maar ook multinational zijn. De voornaamste taken ervan zitten verrat in het begrip 'PMC' (Passengers, Mail & Cargo). De FLS coördineert en voert de effectieve transfers van personeel, briefwisseling en vracht van en naar de vloot uit. Tevens staat ze in voor de havenfaciliteiten, de uitvoering van contracten, de coördinatie van elke logistieke en medische behoefte en nog zoveel meer.

Onderofficieren in het zenuwcentrum

De Belgische officier fungeerde als tweede in bevel van de FLS en de onderofficieren werkten in het zenuwcentrum

ervan, namelijk de 'cel logistieke operaties'. Ze draaiden mee in een beurtrol met wachtdiensten, de zogenaamde 'battle rhythm'. Deze omvatte shiften van acht uren en de FLS was zeven dagen op zeven, 24 uur op 24 bemand. Voor logistieke aangelegenheden kon de vloot dus dag en nacht bij ons terecht. En dat heeft ze ook gedaan! Daarenboven heeft het Belgisch detachement het initiatief genomen om tijdens de dagelijkse briefings updates te geven van het aldoor wijzigende scenario van de oefening en de alternerende veiligheidssituatie. Ze deden dat aan de hand van een nauwkeurige analyse van alle binnenkomende berichten en documenten en opzoekingswerk op verscheidene relevante NAVO-websites. Op de FLS was Engels de voertaal. Er was ook een Spaanse crew (15 militairen), een Poolse en een Finse officier. We konden dus terecht spreken van een multinationale FLS.

Aandacht voor communicatie en coördinatie

In het begin liep natuurlijk niet alles van een leien dakje. Er was een gebrek aan communicatie en coördinatie, bureelbenodigdheden ontbraken, computers en printers gingen hun eigen leven leiden en noem maar op! Na enkele dagen waren de meeste euvels echter opgelost en begon het hart van de FLS stilaan te kloppen. Heel wat opdrachten en enkele nachtelijke interventies later, konden we spreken van een goed geoliede machine. Iedereen wist wat van hem of haar werd verwacht en kon gepast reageren op dringende aanvragen en problemen. Wij begonnen een mondje Spaans te spreken en de Spanjaarden probeerden op hun beurt hun Engels wat bij te schaven. Communicatie en coördinatie bleven echter



het Belgische FLS-team, vlnr: 1MC Micheline Vermote, Kapt Chris Huwel, 1OM Luc Clybouw, 1MC Koen Lefebvre en 1MC Bart Vertommen

belangrijke aandachtspunten. Niet in het minst doordat enerzijds de meeste cellen van de FLS verspreid waren over de uitgestrekte basis en anderzijds gezien er ook een secundaire FLS in Cartagena (600 km. verderop) was opgericht. Deze laatste viel ook onder onze verantwoordelijkheid. Het bleek een echte uitdaging om alles structureel en geordend te laten verlopen. Niettemin slaagden we erin om al onze opgelegde taken succesvol te volbrengen.

Afkortingen, acroniemen en teamspirit

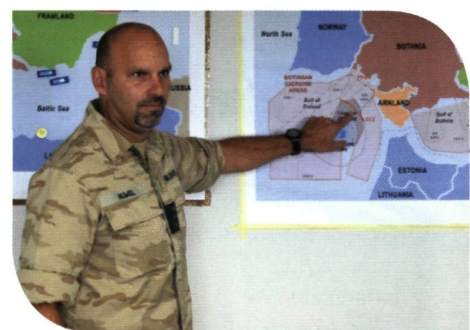
Binnen het Belgische team liep alles gesmeerd. Het personeel was gemotiveerd, geïnteresseerd en leergierig. Het was natuurlijk een hele opgave om naast het scenario van de oefening ook alle volstrekt nieuwe terminologieën, afkortingen en acroniemen te absorberen. Na enkele dagen waren dit echter de favoriete gespreksonderwerpen gedurende het enige moment waar we alle vijf samenzaten, namelijk het middagmaal. Dit was ook het moment om alle puur nationale aangelegenheden te coördineren. En dat lukte wel. Niemand

maakte er een punt van om na het uitvoeren van de wachtdienst nog een halfuurtje langer te blijven en de opvolg(st)er een gedetailleerde briefing over de 'hot topics' te geven. Er heerste een echte teamspirit.

We kunnen dus terugkijken op een bijzonder geslaagde zending. Iedereen waardeerde het Belgische FLS-team voor zijn professionalisme, inzet en motivatie. De winst is dubbel. We waren er een waardige ambassadeur van de Marinecomponent én we brachten een gezonde dosis FLS-knowhow mee naar huis. Mission accomplished!

Chris Huwel

(nvdr. Kapitein Chris Huwel was de detachementscommandant van het Belgische FLS-team)



Kapitein Chris Huwel geeft een briefing over het scenario van de oefening en de veiligheid - © Chris Huwel



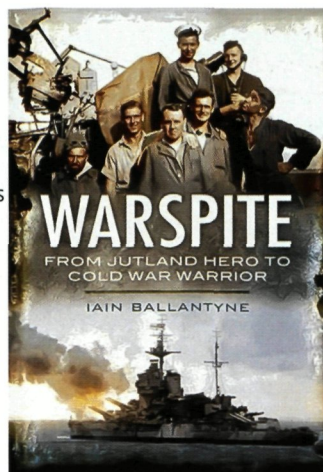
1MC Luc Clybouw en zijn Spaanse collega Pablo aan het werk - © Chris Huwel



het bijna voltallige FLS-team - © Chris Huwel

Warspite – From Jutland Hero to Cold War Warrior

- ISBN: 9781848843509
- auteur: Ian Ballantyne
- uitgever: Pen & Sword Books
47 Church Street
Barnsley S70 2 AS
South Yorkshire, UK
www.pen-and-sword.co.uk
enquiries@pen-and-sword.co.uk
- uitvoering: paperback met stevige kleurenkaft, veel zwart/wit-foto's en talrijke andere illustraties -
- pagina's: 224 - afmetingen: 235 x 170 x 15 mm.
- kostprijs: £ 14.99 (+ verzendingskosten)



Geen enkele andere naam van een oorlogsschip heeft in de Britse maritieme geschiedenis zoveel weerklank gehad dan 'Warspite'. Dit boek gaat over de acht schepen die tussen 1596 en de jaren '90 deze naam hebben gedragen. Het is echter geconcentreerd rond het epische verhaal over het zevende schip, een slagschip van het type 'super dreadnought', ontworpen als het ultieme antwoord op de Duitse maritieme kracht gedurende de bewapeningswedijver die mee de eerste wereldoorlog heeft veroorzaakt. WO I is vandaag weer een actueel thema en dit verklaart uiteraard de heruitgave van dit standaardwerk uit 2010. De subtitel van het boek luidt 'From Jutland Hero to Cold Warrior' en dat vraagt een woordje uitleg. De held van Jutland is natuurlijk het slagschip HMS Warspite, terwijl de warrior de nucleaire duikboot HMS Warspite is, in dienst van 1965 tot 1991. Beide eenheden zijn respectievelijk de nummers zeven en acht in de reeks Warspite-schepen, sinds 1596 in dienst van de Royal Navy. Die eerste Warspite was een oorlogsschip onder het bevel van Sir Walter Raleigh, de bekende Britse zeevaarder en avonturier, die verschillende overwinningen op de Spaanse vloot op zijn naam heeft staan.

Dit boek besteedt aandacht aan alle naamgenoten, zij het in beperkte mate, want de 'vedette' is toch het beroemde slagschip. Het werd te water gelaten op 26 november 1913 en in dienst gesteld in maart 1915. Tijdens de slag van Jutland raakte het zwaar beschadigd, en ook door een aanvaring met een ander slagschip in de eerste wereldoorlog. Het werd echter telkens in een recordtempo opnieuw volledig hersteld. In de periode 1934-1937 heeft de Royal Navy deze 'super dreadnought' zeer ingrijpend vernieuwd om in geval van conflict het hoofd te kunnen bieden aan modernere oorlogsschepen.

Enkele gegevens:

- waterverplaatsing: 33.500 ton
- lengte: 196 m. breedte: 27,5 m. diepgang: 9,3 m.
- bewapening: 8 stuks geschut van 381 mm., 8 x 152 mm., 8 x 102 mm. (luchtafweer), 1 katapult en 1 verkenningsvliegtuig
- bemanning: tussen de 950 en de 1200 bemanningsleden

Dit schip is op ontelbare plaatsen zeer actief geweest in de tweede wereldoorlog, ook bij de konvooien. Hierdoor

verzamelde het heel wat 'Battle Honours'. In 1940 hadden de destroyers van de Kriegsmarine in Narvik de brute pech dat de Warspite de Britse destroyers vergezelde en met zijn verpletterende hoofdbewapening een ware ravage aanrichtte. Gedurende WO II verdiende de Warspite maar liefst veertien 'Battle Honours', van 'Atlantic 1939' tot en met 'Walcheren 1944'. Voor de slag bij Jutland verdiende het schip één 'Battle Honour' in WO I. In 1945 werd de veteraan buiten dienst gesteld en twee jaar later werd hij voor afbraak verkocht aan Schotland. Tijdens de sleep kwam hij echter in een zware storm terecht, waardoor de lijnen tussen de Warspite en de sleepers braken. Dat gebeurde op 23 april 1947. Het schip strandde nabij St. Michaels Mount en men is er niet in geslaagd om het terug vlot te trekken. Het verschroten van het wrak gebeurde ter plekke tussen 1950 en 1957. Deze moedige krijger kende dus wel een dramatisch en triest einde...

Indien u belangstelling heeft voor een boeiend verhaal over de oorlog op zee en zijn hoofdrolspelers, kan ik u dit boek ten zeerste aanbevelen.

Louis Van Cant

Miniships Belgium

Ook in 2015 komen verzamelaars van minischepen weer maandelijks bijeen op de derde zaterdagmorgen vanaf 9.30 u. Deze verzamelaars komen uit België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en soms zelfs nog verder. De bijeenkomsten hebben plaats in de 'Captain's Lounge – VVW-Club' (Vlaamse Vereniging voor Watersport).

Bij deze ontmoetingen draait alles om 'waterlijn' scheepsmodellen, uitgevoerd in de miniatuurformaten 1:1250 en 1:200, maar de verzamelaars vinden er ook scheepvaartboeken, geschilderde scheepsportretten en scheepsfoto's. De toegang en het gebruik van de parking zijn gratis. Wie dit wenst, kan vanaf 12.30 u. ter plaatse de lunch gebruiken.

De ontmoetingsdata voor 2015 zijn 17/01, 21/02, 21/03, 18/04, 16/05, 20/06, 18/07, 15/08, 19/09, 17/10, 21/11 en 19/12 (jubileum 'twintig jaar Miniship Belgium'). De 'Captain's Lounge' bevindt zich in de Beatrijslaan 27, 2050 Antwerpen (Linkeroever) en makkelijk te bereiken met het openbaar vervoer. Vanuit het premetrostation 'Frederik van Eeden' (tramlijn 3, 5, 9 of 15) wandelt u naar de Schelde en slaat u rechts de Beatrijslaan in. De 'Captain's Lounge' is telefonisch bereikbaar op 03/219.08.38.

Contactpersonen Miniship Belgium:

Voor Nederland: Bram Gorter,
Burgemeester de Jonghkade 30, NL – 3143 CC Maassluis -
+31(0)10/590.41.56 of +31 (0)10/592.51.19
Voor België: Anton Van der jeugt,
Koning Albertlaan 208, 9000 Gent - tel. 09/221.37.68
Louis Van Cant,
Populierenlaan 3 / B7, 2020 Antwerpen - tel. 03/216.98.28
e-mail:louisvancant@antwerpen.be



Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/08/2014	1MC Van Gansen Ivan	N10482
01/10/2014	1KC Cattryse Gino	9990065
01/10/2014	1MC Lauwers Serge	No8592
01/10/2014	1MC Nolf Geert	No8596
01/10/2014	1MC Van den Bonne Renaat	No8602
01/10/2014	1MC Impe Antonius	No8620
01/10/2014	1MC Teelen Christiaan	No8661
01/10/2014	1MC Van Wijmeersch Eddy	No8726
01/10/2014	1OM Velthof Dominique	No8868
01/10/2014	1KC Joos Martin	No8984
01/10/2014	MTC Van Dun Paul	No8992
01/10/2014	1KC De Ryck Patrick	No9003
01/10/2014	1KC Ost Fernand	No9113
01/10/2014	1KC Neiryck Luc	No9119
01/10/2014	1KC Gérard Philippe	No9141
01/10/2014	1KC Van Wambeke Igor	No9197
01/10/2014	1MC Ledain Jean	No9256
01/10/2014	1KC Leurquin, René	No9492
01/10/2014	1MC Eneman Rudy	N10900
01/10/2014	MTC Vanhoucke Patricia	N90164
01/10/2014	MTC Gouwij Jocelyne	N90233
01/10/2014	1KC Gérard Brigitte	N90242
01/10/2014	1KC Verheyen Veronique	N90309

01/10/2014	1MC Sys Olivia	N90324
01/10/2014	1KC Coenye Rita	N90344
01/10/2014	1LV Hanon Pierre	O43672
01/10/2014	CPV Saussez John	O96890

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

KVK (b.d.) Slabbynck Arthur	(°) 17/06/1929	(+) 17/05/2014
1OM (b.d.) De Boeck André	(°) 27/04/1931	(+) 05/06/2014
1MC (b.d.) Allo André	(°) 04/09/1928	(+) 07/06/2014
KTZ (b.d.) Mathieu Robert	(°) 14/08/1931	(+) 15/08/2014
KMT (b.d.) Baes Michel	(°) 10/08/1948	(+) 27/08/2014
MPC (res) Vandenberghe Yves	(°) 01/11/1953	(+) 17/09/2014
CPV (e.r.) Van Damme Pierre	(°) 17/11/1928	(+) 18/09/2014
1MC (b.d.) Fouquet Richard	(°) 24/02/1927	(+) 19/09/2014
CPF (e.r.) Cuvelier Jean-Louis		(+) 11/10/2014
1MC (b.d.) Thirry Marcel	(°) 21/02/1935	(+) 17/10/2014
1MC (b.d.) Catry Hubert	(°) 03/04/1930	(+) 22/10/2014
Ere-Hoofdaalmoezener Dubois Roger	(°) 04/12/1924	(+) 06/11/2014
1MC (b.d.) Ponjaert Armand	(°) 26/03/1928	(+) 28/11/2014
1MC (b.d.) Médard Pierre	(°) 04/03/1937	(+) 11/12/2014



boetiek Neptunus



boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale – Graaf Jansdijk, I – 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flacons de hanche, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (dinsdag & donderdag/mardi & jeudi)

e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou rik.copman@mil.be

open op dinsdag en donderdag/ouvert le mardi et le jeudi



kapitein-ter-zee Vincent Hap (DOST) / capitaine de vaisseau Vincent Hap (DOST) – © Jorn Urbain

Directeurswissels bij de Marine

In de Marinecomponent hebben in de loop van 2014 twee directeurswissels plaatsgevonden. Sinds 29 september staat kapitein-ter-zee stafbrevethouder Vincent Hap aan het hoofd van de Directie Operationele Ondersteuning (DOST). Als industrieel ingenieur heeft commandant Hap reeds een gevarieerd parcours bij de Marine afgelegd. Hij oefende diverse operationele functies uit aan boord, was militair hoogleraar aan de Koninklijke Militaire School en het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie en bekleedde belangrijke functies in het domein 'material resources'. Zo was hij o.a. verantwoordelijk voor de verkoop van de E-71 fregatten en de mijnenjager Myosotis aan de Bulgaarse Marine, de aankoop én het instandhoudingsprogramma van de huidige M-fregatten, de aankoop van snelle interventievaartuigen voor de Special Forces en de bouw van de twee nieuwe patrouilleschepen voor

de Marine. Vanuit zijn nieuwe functie als DOST, is kapitein-ter-zee Hap ook vicevoorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine en dus meteen ook de nieuwe verantwoordelijke uitgever van Neptunus. Vincent Hap volgt hiermee kapitein-ter-zee Yves Dupont op, die actueel de 'sectiechef varend materieel' is, bij de Algemene Directie Material Resources van Defensie.

Op 26 april 2014 kwam kapitein-ter-zee Carl Gillis aan het hoofd van de Directie Bestuursondersteuning (DBO) te staan. Ook hij heeft al ruimschoots zijn sporen verdiend. Na zijn opleiding als licentiaat nautische en militaire wetenschappen heeft hij tal van operationele functies bekleed op fregatten en mijnenjagers. In het Franse Saint-Mandrier behaalde hij het diploma van officier operaties, met een specialisatie in onderzeeërs.

Van 1994 tot 1997 diende hij bij de Canadese marine in het kader van een uitwisselingsprogramma. Daarna voerde

hij het bevel over de mijnenjagers Primula en Crocus. Na het behalen van zijn stafbrevet, bekleedde commandant Gillis verscheidene posten in de domeinen 'strategie' en 'operaties', onder meer bij de Belgisch-Nederlandse operationele staf in Den Helder (NL). In 2008 kreeg hij na deelname aan de 'Naval Command Course' (aan het prestigieuze US Naval War College in Newport, Rhode-Island) de 'Senior International Leadership Award' en ondertussen pikte hij aan de universiteit van Newport ook een master in Total Quality Management mee. Daarna volgde een operationele periode aan boord van de M-fregatten. Zo was Carl Gillis commandant van de F931 Louise-Marie, toen die in november 2010 zeven vermoedelijke piraten oppakte tijdens operatie Atalanta. Vanaf 2011 was KTZ Gillis drie jaar het hoofd van de Leerstoel Maritieme Operaties van de Koninklijke Militaire School. Als DBO volgt hij kapitein-ter-zee John Saussez op.



Mutations de directeurs à la Marine

Deux mutations de directeurs ont eu lieu à la Marine en 2014. Depuis le 29 septembre le capitaine de vaisseau, breveté d'état-major, Vincent Hap est à la tête de la Direction Soutien Opérationnel (DOST). Le commandant Hap, ingénieur industriel, a déjà effectué un parcours varié à la Marine. Il exerça plusieurs fonctions opérationnelles à bord de navires, fut professeur militaire à l'Ecole Royale Militaire et à l'Institut Royal Supérieur de la Défense et remplit plusieurs fonctions importantes dans le domaine des 'material resources'. C'est à ce titre qu'il fut responsable de la vente des frégates E-71 et du chasseur de mines Myosotis à la Marine bulgare, du programme d'entretien et de maintenance des frégates M actuelles, de l'achat des navires rapides d'intervention pour les Special Forces et de la construction des deux nouveaux patrouilleurs de la Marine. Comme nouveau directeur du DOST le capitaine de vaisseau Hap est également vice-président de l'Association d'Entraide de la Marine et à ce titre éditeur responsable de Neptunus. Vincent Hap prend la succession du capitaine de vaisseau Yves Dupont qui est actuellement 'chef de section du matériel navigant' à la Direction Générale Material Resources de la Défense.

Le 27 avril dernier le capitaine de vaisseau Carl Gillis devint directeur de la Direction Soutien au Management (DBO). Lui aussi peut se targuer d'un beau parcours à la Marine. Après sa formation comme licencié en sciences nautiques et militaires il a rempli plusieurs fonctions opérationnelles à bord de frégates et de chasseurs de mines. A Saint-Mandrier, en France, il obtint le diplôme d'officier opérations, spécialisation sous-marins. De 1994 à 1997 il servit dans la Marine canadienne dans le cadre d'un programme d'échange. A son retour il prit le commandement des chasseurs de mines Primula et Crocus. Après avoir obtenu son brevet d'état-major,



kapitein-ter-zee Carl Gillis (DBO) / capitaine de vaisseau Carl Gillis (DBO) – © Jorn Urbain

le commandant Gillis occupa plusieurs postes dans les domaines 'stratégie' et 'opérations', notamment auprès de l'état-major opérationnel belgo-néerlandais à Den Helder (NL). En 2008, après sa participation au 'Naval Command Course' (au prestigieux US Naval War College à Newport, Rhode-Island), le 'Senior International Leadership Award' lui fut conféré et en même temps il obtint un master en 'Total Quality Management' à l'Université de Newport.

Suivit alors une période opérationnelle à bord des frégates M. C'est ainsi que Carl Gillis fut commandant du F931 Louise-Marie quand, en novembre 2010 durant l'opération Atalanta, sept pirates présumés furent faits prisonniers. A partir de 2011 le CPV Gillis fut pendant trois ans titulaire de la chaire Opérations maritimes à l'Ecole Royale Militaire. Comme DBO il succède au capitaine de vaisseau John Saussez.



bouw van de P902 Castor op de scheepswerf Socarenam / construction du P902 Pollux au chantier naval de Socarenam – © Philip Loose

P902 Pollux krijgt vorm

Terwijl het nieuwe patrouilleschip P901 Castor zijn eerste operationele opdrachten uitvoert, krijgt het zusterschip P902 Pollux stilaan vorm. Op de scheepswerf Socarenam in de Noord-Franse Boulogne-sur-mer heeft men het assembleren van de verschillende grote modules van de romp voltooid. Deze fase van de werkzaamheden begon in april. Op 10 september heeft divisieadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent, een bezoek gebracht aan de werf.

Tegen de tijd dat u deze Neptunus leest, heeft de eerste technische tewaterlating plaatsgevonden. Dit is eigenlijk een grote test om de waterdichtheid van de romp na te gaan. Daarna gaat het schip weer droog voor het monteren van alle machines en toestellen voor de voortstuwing en de navigatie en krijgt het schip zijn definitieve grijze kleur. In een laatste fase installeert men het meubilair en alle verdere elektrische en andere installaties. Daarna volgen testperiodes tegen de kaai en op zee. Omstreeks half 2015 zou de Pollux worden opgeleverd aan de Marine. Hiermee zal de Marine beschikken over twee ultramoderne en hoogtechnologische patrouillevaartuigen en zal ze dus een hoofdrol kunnen opnemen als volwaardige Kustwachtpartner.

De eerste bemanning van de Pollux zal hoofdzakelijk bestaan uit bemanningsleden van de A963 Stern. Op 12 september ging dit schip tijdens een afscheidsceremonie in de marinebasis van Zeebrugge officieel uit de vaart.

Onbemande vliegtuigen ten dienste van het Maritiem Informatiekruispunt

Sinds begin september patrouilleren er opnieuw 'Unmanned Aerial Vehicles' (UAV) boven de Belgische kustwateren. Ze worden aangestuurd vanuit het MIK (Maritiem Informatiekruispunt) in de marinebasis van Zeebrugge. De

toestellen van het 80 UAV Squadron uit Florenne zijn van het type B-Hunter. Ze zoeken vanop 2000 meter hoogte vooral naar schepen die illegale lozingen doen in het Noordzeegebied vanaf de Franse grens tot Zeebrugge. Vervolgens geeft het MIK alle waarnemingen in verband met vervuiling door aan de Directoraat-generaal Leefmilieu van de federale overheidsdienst Volksgezondheid, die bevoegd is voor deze materie.

Sinds 2008 maakt het MIK integraal deel uit van de Belgische Kustwachtstructuur en vormt samen met het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum – zie Neptunus 309) in Oostende het operationele luik van de Kustwacht. In het MIK werken Defensie, Scheepvaartpolitie en Douane samen rond beeldopbouw en het bijhouden van databanken over het 'reilen en zeilen' in de Belgische Exclusieve Economische Zone. Het verzamelen, analyseren en delen van deze gegevens gebeurt met gebundelde krachten.

Op dit ogenblik is België het enige Noordzeeland dat UAV's gebruikt voor de detectie van illegale lozingen op zee. Het is alvast een mooi voorbeeld van samenwerking tussen verschillende componenten van Defensie over de grenzen van de verschillende federale departementen heen.



UAV ten dienste van het MIK / UAV au service du CIM – © Hubert Rubbens





bouw van de P902 Castor op de scheepswerf Socarenam / construction du P902 Pollux au chantier naval de Socarenam – © Philip Loose


Le P902 Pollux prend forme

Tandis que le nouveau patrouilleur P901 Castor exécute ses premières missions opérationnelles, son navire jumeau, le P902 Pollux, prend petit à petit forme. L'assemblage des divers grands modules de la coque vient de se terminer au chantier naval Socarenam à Boulogne-sur-Mer. Cette phase des travaux débuta en avril dernier. Le 10 septembre l'amiral de division Michel Hofman, commandant de la composante Marine, fit une visite au chantier.

Au moment où vous lirez ce numéro de Neptunus, la première mise à l'eau technique aura eu lieu. Il s'agit en fait d'un test pour vérifier l'étanchéité de la coque. Après ce test le navire sera remis à sec pour le montage des machines et appareils de propulsion et de navigation, et il recevra sa couche de peinture grise définitive. Dans une dernière phase seront installés le mobilier et tous les appareils électriques et autres. Ensuite auront lieu les tests à quai et en mer. Vers la mi-2015 le Pollux devrait être livré à la

Marine. Ainsi cette dernière disposera de deux patrouilleurs ultramodernes et de haute qualité technologique et pourra-t-elle jouer un rôle primordial comme partenaire à part entière de la Garde côtière. Le premier équipage du Pollux sera composé principalement de membres d'équipage du A963 Stern. Le 12 septembre eut lieu, à la base navale de Zeebrugge, la cérémonie d'adieu à l'occasion de la mise hors service de ce navire.

Des avions sans pilote au service du Carrefour d'Information Maritime

Depuis septembre des 'Unmanned Aerial Vehicles' (UAV) surveillent à nouveau les eaux territoriales belges. Ils sont dirigés depuis le CIM (Carrefour d'Information Maritime) à la base navale de Zeebrugge. Les appareils du 80 UAV Squadron de Florennes sont du type B-Hunter. Depuis une hauteur de 2000 mètres ils sont à la recherche de navires qui rejettent illégalement des déchets dans la mer du Nord, depuis la côte française jusqu'à Zeebrugge. Ensuite le CIM transmet toutes les données au  directeur général Environnement du

service fédéral Santé Publique, qui est compétent en la matière.

Depuis 2008 le CIM fait partie intégrante de la structure de la Garde côtière belge et forme avec le MRCC (Centre de Coordination et de Sauvetage Maritime - voir Neptunus 309) à Ostende le volet opérationnel de la Garde côtière. Au CIM la Défense, la Police maritime et la Douane travaillent ensemble à la mise à jour des banques de données concernant toutes activités dans la Zone Economique Exclusive Belge. La collecte, l'analyse et le partage de ces données se font de concert.

Actuellement la Belgique est le seul pays bordant la mer du Nord à utiliser des UAV pour la détection des rejets illégaux en mer. Il s'agit de toute façon d'un bel exemple de collaboration entre les diverses composantes de la Défense, par-delà les limites des divers départements fédéraux.



UAV ten dienste van het MIK / UAV au service du CIM – © Hubert Rubbens



Defensieminister Vandeput op de brug van de F930 Leopold I / Le ministre de la Défense Steven Vandeput sur la passerelle du F930 Léopold I
© Malek Azoug

Fregat F930 Leopold I beëindigt opdracht in Operatie Atalanta

Op 30 november 2014 heeft het fregat Leopold I zijn antipiraterij-opdracht in de Golf van Aden beëindigd. Op die dag verliet het schip het operatiegebied en begon het aan de terugkeer naar België, met een doortocht van het Suezkanaal. Daarbij kreeg het fregat en zijn bemanning het bezoek van Defensieminister Steven Vandeput, vergezeld door generaal Gerard Van Caelenberghe, chef Defensie en divisieadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent.

De Leopold I verliet al op zondag 10 augustus zijn thuishaven Zeebrugge en kwam op 30 augustus 2014 aan in de Golf van Aden. Het begon onmiddellijk aan zijn opdracht in de strijd tegen de piraterij, als deel van de EU-missie Atalanta. Het is al de vierde keer dat een van de multifunctionele fregatten

van de Marine deelneemt aan die maritieme operatie onder de vlag van de Europese Unie. De Leopold I telt 170 bemanningsleden: 157 mannen en 13 vrouwen. De doortocht langs het Suezkanaal betekent meteen het einde van de opdracht; een uitgelezen moment om een eindbalans op te maken.

De voorbije jaren is de Europese Unie met de missie Atalanta erin geslaagd het aantal kapingen in de Golf van Aden en gewapende aanvallen voor de Somalische kust terug te dringen. Zo schaaft de Belgische Defensie zich mee achter de internationale inspanningen voor samenwerking en solidariteit, zowel op het Europese als op het transatlantische vlak.

Balans van de missie:

- afgelegde afstand in de patrouillezone: 21.789 zeemijl (ong. 40.353 km)
- afstand van en naar de operatiezone (Golf van Aden): 4.707,6 zeemijl (8.718

km) heen en 5.226,0 zeemijl (9.678 km) terug

- Het 'Vessel Protection Detachment' (team om handelsschepen te beschermen) werd niet ontplooid.
- Gemiddeld waren 170 bemanningsleden aan boord.
- De ingeschepte Alouette III-helikopter maakte 134 operationele vluchten, goed voor 175 uur.
- Tijdens de operatie is een team van de Leopold I dertig keer een inspectie aan boord gaan uitvoeren, de zogenaamde 'friendly approaches' of 'boardings'.
- De Leopold I was tijdens de opdracht 82 % van de tijd op zee en 18 % in een haven.
- De Leopold I maakte tussenstops in Souda Bay (Kreta), Salalah (Oman), Muscat (Oman), Mumbai (Indië), Djibouti (Djibouti, 'touch & go'), Longoni (Mayotte), Dar es Salaam (Tanzania) en Istanbul (Turkije).



vlr. Defensieminister Steven Vandeput, generaal Gerard Van Caelenberghe, chef Defensie en fregatkapitein Tanguy Botman, commandant van de F930 Leopold I / de gauche à droite: le ministre de la Défense Steven Vandeput, le général Gerard Van Calenberghe, chef de la Défense et capitaine de frégate Tanguy Botman, commandant du F930 Léopold I - © Malek Azoug

La frégate F930 Léopold I achève sa mission Atalanta

Le 30 novembre 2014, la frégate Léopold I achevait sa mission de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden. Le navire a quitté le territoire opérationnel et entamé son retour vers la Belgique, avec un passage sur le canal de Suez. A cette occasion la frégate et son équipage ont reçu la visite du ministre de la Défense Steven Vandeput, accompagné du général Gérard Van Caelenberghe, chef de la Défense, et de l'amiral de division Michel Hofman, commandant de la Composante Marine.

Le Léopold I avait quitté son port d'attache de Zeebrugge le 10 août dernier pour arriver dans le Golfe d'Aden le 30 août. Il avait entamé directement sa mission de lutte contre la piraterie dans le cadre de l'opération de l'Union européenne Atalanta. C'est la quatrième fois que l'une de nos frégates

polyvalentes participe à cette opération maritime sous le drapeau de l'Union européenne. Le Léopold I compte 170 membres d'équipage dont 157 hommes et 13 femmes. Son passage par le canal de Suez marque la fin de sa mission. Un moment opportun pour dresser un bilan.

Ces dernières années, l'opération Atalanta a contribué avec succès à la diminution des actes de piraterie dans le Golfe d'Aden et des attaques armées sur les côtes somaliennes. La Défense belge se range du côté de l'effort international pour la coopération et la solidarité tant au niveau européen que transatlantique.

Bilan de la mission:

- distance accomplie dans la zone de patrouille: 21.789 milles nautiques (environ 40.353 km)
- distance depuis et vers la zone opérationnelle (Golfe d'Aden): 4.707,6 milles nautiques (8.718 km) aller et

5.226 milles (9.678 km) retour

- le 'Vessel Protection Detachment' (équipe de protection des navires marchands) n'a pas été déployé
- une moyenne de 170 membres d'équipage à bord
- L'hélicoptère embarqué Alouette III a réalisé 134 vols opérationnels pour un total de 175 heures.
- Durant l'opération, une équipe du Léopold I a effectué à trente reprises des inspections à bord appelées 'friendly approaches' ou 'boardings'.
- 82% de la mission ont été passés en mer et les 18% restants au port.
- Le Léopold I a fait escale à Souda Bay (Crète), Salalah (Oman), Muscat (Oman), Mumbai (Inde), Djibouti (Djibouti, 'touch & go'), Longoni (Mayotte), Dar es Salaam (Tanzanie) et à Istanbul (Turquie).



de Britse landmijn MK9 / La mine terrestre britannique MK9 – © DOVO

Vernietiging Britse landmijn uit WO II laatste wapenfeit voor A996 Albatros

In de nacht van 26 op 27 oktober kreeg het 'ready duty ship' A996 Albatros een noodoproep. De sleehopperzuiger Bartolomeu Dias, een immens baggerschip van de groep Jan De Nul, had een bom opgezogen. De Albatros repte zich met een ingescheept DOVO-team (Dienst voor Opsporing en Vernietiging van Ontploffingstuigen) naar de plaats van het onheil, vlakbij het windmolenpark voor de Belgische kust. Het springtuig zat nog vast in het opzuigstelsel van de baggeraar. Het bleek een Britse landmijn van het type MK9, afkomstig uit de tweede wereldoorlog. Het ingescheepte DOVO-team kon de bom op zee vernietigen. Dankzij de snelle interventie van Defensie was het gevaar binnen de kortste keren geweken en kon de scheepvaart die zone weer veilig doorkruisen.

Voor de Albatros was dit meteen het allerlaatste wapenfeit. Eind oktober ging het schip immers uit de vaart. Op 10 oktober vond in de peterstad

Boom de officiële afscheidsplechtigheid plaats. De bemanning overhandigde de scheepsklok van de Albatros aan burgemeester Jeroen Baert, in aanwezigheid van mevrouw Marcella Lombaerts - Van den Bril (de 93-jarige meter van het schip). Kapitein-ter-zee Vincent Hap vertegenwoordigde er de commandant van de Marinecomponent. De scheepsbel van de Albatros krijgt een ereplaats in het stadhuis van Boom.

Nieuwe 'wargame simulator' voor Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool

Cursisten uit alle uithoeken van Europa hebben begin november de nieuwe 'wargame simulator' van Eguermin gebruikt. Eguermin is de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool in Oostende, sinds 2006 een 'NATO Centre Of Excellence'. De nieuwe oorlogssimulator is uniek in de wereld. De software is bijzonder vooruitstrevend en simuleert de confrontatie tussen een mijnenlegger en een mijnenbestrijder. Meer dan 35 computers zijn met elkaar verbonden en trekken de gebruiker mee in het scenario van een internationale mijnenbestrijdingsoperatie.

De vorige simulator had het einde van zijn technische en operationele mogelijkheden bereikt. Maar een snelle en intuïtieve interface is noodzakelijk voor een grote interactie tijdens en effectiviteit van de oefeningen. Naast Belgische en Nederlandse officieren, trainen ook tal van NAVO-collega's op de simulator in Eguermin.



de nieuwe 'wargame simulator' van Eguermin / le nouveau 'wargame simulator' d'Eguermin
© Jörn Urbain



*afscheidsceremonie Ag96 Albatros in Boom / la cérémonie d'adieu du Ag96 Albatros à Boom
© Jorn Urbain*

Destruction d'une mine terrestre britannique de la Seconde guerre mondiale: dernier exploit du Ag96 Albatros

Dans la nuit du 26 au 27 octobre le 'ready duty ship' Ag96 Albatros reçut un signal d'alarme. La drague suceuse Bartolomeu Dias, un immense dragueur du groupe Jan Denul, avait remonté une mine. L'Albatros, avec à bord une équipe du SEDEE (Service d'enlèvement et de destruction des explosifs) se rendit précipitamment sur le lieu du désastre, tout près du parc d'éoliennes au large de la côte belge. L'explosif était bloqué dans le système d'aspiration du dragueur. Il s'agissait d'une mine terrestre britannique du type MK9, datant de la seconde guerre mondiale. Les hommes du SEDEE réussirent à détruire la mine en mer. Grâce à l'intervention rapide de la Défense le danger était écarté en un minimum de temps et la navigation put être reprise dans cette zone.

Pour l'Albatros ce fut le dernier exploit. Fin octobre le navire fut retiré du service. Le 10 octobre la cérémonie d'adieu eut

lieu à Boom, la ville-marraine du navire. En présence de Madame Marcella Lombaerts-Van den Bril (la marraine, âgée de 93 ans), l'équipage remit la cloche de bord au bourgmestre, Monsieur Jeroen Baert. Le capitaine de vaisseau Vincent Hap y représenta le commandant de la Composante marine. La cloche de bord de l'Albatros occupe maintenant une place d'honneur à l'hôtel de ville de Boom.



Nouveau 'wargame simulator' pour l'école belgo-néerlandaise de lutte contre les mines

Des élèves de tous les recoins de l'Europe ont fait usage début novembre du nouveau 'wargame simulator' d'Eguermine. L'Eguermine est l'école belgo-néerlandaise de lutte contre les mines à Ostende, un 'NATO Centre of Excellence' depuis 2006. Ce nouveau simulateur est unique au monde. Le logiciel est extrêmement avancé et simule la confrontation entre un poseur de mines et un chasseur de mines. Plus de 35 ordinateurs sont interconnectés et emmènent l'utilisateur dans le scénario d'une opération internationale de lutte contre les mines.

Le simulateur précédent avait atteint la fin de ses possibilités techniques et opérationnelles. Mais une interface rapide et intuitive est essentielle à une grande interaction durant les exercices et une efficacité accrue. A côté d'officiers belges et néerlandais, un grand nombre de collègues de l'OTAN s'entraînent sur le simulateur d'Eguermine.



*de nieuwe 'wargame simulator' van Eguermine / le nouveau 'wargame simulator' d'Eguermine
© Jorn Urbain*



aankomst van Defensieminister Steven Vandeput in de marinebasis van Zeebrugge / arrivé du ministre de la Défense Steven Vandeput dans la base navale de Zeebrugge – © Jorn Urbain

Minister van Defensie bezoekt Marinecomponent

Minister van Defensie Steven Vandeput heeft op dinsdag 2 december 2014 zijn verkenningsronde van de componenten afgerond met een bezoek aan de Marinecomponent. De voorbije weken maakte hij al kennis met de Land-, Lucht- en Medische Component. Op 2 december stond de marinebasis van Zeebrugge op het programma. Tijdens zijn bezoek kreeg de minister inzage in de werking van de Marinecomponent. *“Wij proberen hem te tonen wat er*

allemaal gebeurt op de marinebasis”, zegt divisieadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent. “Hij had zich duidelijk al goed voorbereid voordat hij naar hier kwam, maar je krijgt natuurlijk nog een beter beeld als je alles zelf kan ervaren.”

Minister Vandeput volgde onder andere een aantal briefings en kreeg een rondleiding van het droogdok. Vervolgens kon hij proeven van het echte leven op zee met een bezoek aan de M916 Bellis, één van de zes Belgische mijnenjagers, en aan de

nieuwste aanwinst, het patrouilleschip P901 Castor, dat in oktober 2014 aan zijn opdrachten begon.

“Ik heb, net als bij de andere componenten, opnieuw kunnen vaststellen dat de mensen hier enorm intensief bezig zijn met hun job”, verklaarde minister Vandeput na zijn bezoek aan de Bellis. “Ik heb ook een erg interessante briefing gekregen over onze samenwerking met Nederland. Ik denk dat we voor heel Defensie die richting uitmoeten. We moeten zien waar we elkaar kunnen aanvullen.”



Le ministre de la Défense visite la Composante Marine

Le ministre de la Défense Steven Vandeput a achevé sa tournée des composantes le mardi 2 décembre 2014 par une visite de la Composante Marine. Les semaines précédentes, il s'était déjà familiarisé avec les Composantes Terre, Air et Médicale. Ce mardi, la base navale de Zeebrugge était à l'ordre du jour. Au cours de sa visite, le ministre a reçu un aperçu du fonctionnement de la Composante Marine. *"Nous essayons de lui montrer ce qui se passe sur une base de la marine", explique l'amiral de division Michel Hofman, commandant de la Composante Marine. "Il s'y était déjà préparé avant de venir ici mais l'idée prend forme lorsqu'on peut vivre cette expérience."*

Le ministre Vandeput a suivi, entre autres, une série de briefings et a bénéficié d'une visite guidée de la cale sèche. Il a pu goûter ensuite aux plaisirs de la vie en mer avec une visite du M916 Bellis, l'un des six chasseurs de mines belges, et celle du patrouilleur P901 Castor, nouvelle acquisition dont les missions ont débuté en octobre 2014.

"Comme pour les autres composantes, j'ai pu constater que les gens s'investissent énormément dans leur job", déclare-t-il après sa visite du Bellis. "J'ai également reçu un briefing très intéressant qui parlait de notre coopération avec les Pays-Bas. Je pense que la Défense doit se diriger vers de tels concepts. Nous devons étudier la question de la complémentarité."



Fregatkapitein Bruno D'Haene, hoofd van de logistieke dienst van de Marine, geeft in de scheepsloods uitleg aan Defensie-minister Steven Vandeput / Dans le hangar de navires, le capitaine de frégate Bruno D'Haene, commandant du service logistique de la Marine, donne de l'explication au ministre de la Défense Steven Vandeput – © Jorn Urbain

Abonnees-weldoeners

Abonnés bienfaiteurs

ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) - ZWEVEGEM
 ADAM P. - JODOIGNE
 ADRIAENSSENS A. - Oppermeester - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. - ere-Fregatkapitein (R) - WILRIJK
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Oppermeester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Luitenant-ter-zee - OOSTENDE
 ARRIGHI D. Eerste matroos - SINT-STEVENS-WOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. Meester - TROOZ
 BERGEZ J. Fregatkapitein - BRUGGE
 BEUGNIES P. - GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BEUSELINCK T. - OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BLANCHE N. - SINT-ANDRIES
 BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL CH. Eerste-meester-chef - BRUGGE
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BRUSSELS ROYAL YACHT CLUB - BRUSSEL
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Ere-korvetkapitein - HALLE
 COPPENS J-F Matroos - OOSTNIEUWERKE
 COREMANS G. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKELEBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGE M. - BREDENE
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE RAEDEMAER F. - Korvetkapitein (r.) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER J. - BRUGGE
 DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OUDENBURG
 DE TROYER D. - 1e Sergeant - BREDENE
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) - ST. GENESIUS-RODE

DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) - FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAEKER A. Eerste korporaal-chef - BRUGGE
 DEWULF G. - RONSE
 DHONDT A. Eerste matroos - BALEGEM
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DRAGO H. - OOSTENDE
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.M. Maître principal-chef (e.r.) ST- SAVIN
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLLE
 DUSAUCOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 EEMAN M. - DILBEEK
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FOBE M. - UCCLLE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 FRILLIER F. - BEAUFORT
 GEERINCKX J. - KNOCKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GELUYCKENS D. Flottieljeadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 GHEYSSENS G. - DILBEEK
 GILLON D. Capitaine de vaisseau (r.) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee - ZAVENTEM
 GROESEMANN M. - Capt CRCM - IXELLES
 GUILLAUME PH. - ARLON
 HACHA Ch. - HERENT
 HANTON M. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - OOSTENDE
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Oppermeester-chef (b.d.) - KNOCKE HEIST
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS Ch Luitenant-ter-zee 1ste klasse - WILRIJK
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HOLLSBOER J. - BRUXELLES
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
 HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
 HUYGHE M. - ANTWERPEN
 HUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
 JANDA M. Eerste kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
 JANSSENS P. Korvetkapitein (R) - KAPELLEN
 JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
 KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
 KONINCKX C. - ANTWERPEN
 KOOISTRA A. - BRUGGE



LAMBRECHTS L. – STABROEK
 LAMEERE P. Eerste meester-chef – ELLEZELLES
 LAMS L. Fregatkapitein - BREDENE
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) – OOSTENDE
 LE HARDY DE BEAULIEU J.L. - GOSSELIES
 LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
 LECLERCQ J.F. - GOSSELIES
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre)- TOURNAI
 LEYE J. – 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
 LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
 MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
 MAES F. ere-Vaandrig-ter-zee (R) - BRASSCHAAT
 MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
 MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
 MASQUELIN J. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (r.) - HOFSTADE
 MATTON R. Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
 MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
 MERCKX A - Eerste meester-chef (b.d.) - TIENEN
 MEULEMANS - GEEL
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
 MICHELSENS M. Ere Oppermeester-chef - ST. ANDRIES
 MICHILSENS P. Fregatkapitein (H) - HOBOKEN
 MORRIS J. – Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
 MULTI N.V. - TEMSE
 NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) – OOSTENDE
 PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
 PAUWELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 PEARSE M. - BRUGGE
 PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) – EREMBODEGEM
 PEIRE M. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER
 PELS A KTLO - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PETERS R. - ATHUS
 PIETTE R. Maître Principal-chef (e.r.) - OOSTENDE
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRLET D. Enseigne de vaisseau (r.) - BASTOGNE
 PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
 POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
 POULLET E. Viceadmiraal (b.d.) - SINT-KRUIS
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 PYNOO J-T. Kapitein-ter-zee – WAREGEM
 QUAGHEBEUR M. – Fregatkapitein (b.d.) - SNELLEGEEM
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - ROSIERES
 RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLOEN
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RENARD C. Kapitein-ter-zee - JETTE
 RENOUZ G. - DURBUIS
 REYNIER O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
 RIGHETTO R. Quartier-maître - DOTTIGNIES
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
 ROMBOUTS R. - GENTBRUGGE
 ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE – ANTWERPEN
 SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
 SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
 SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
 SCHOTTE G. - Korvetkapitein - BRUGGE
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
 SEYNAEVE C. – OOSTENDE
 SMET R. Professor KTLO – KAPELLEN
 SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - WENDUINE
 SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
 SONVILE N. Eerste meester-chef (b.d.) - ANDERLECHT
 STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE

STEENBEKE D. Oppermeester (R) - Moerbeke-Waas
 STEVENS-DEWILDE J.Cl. - SINT IDESBALD
 STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
 STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-
 STEVENS-WOLUWE
 STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SURMONT J. Korvetkapitein (b.d.) DE HAAN
 TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
 TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
 VAN BELLE D. Ere-Luitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLEGHEM K. Korvetkapitein - OOSTKAMP
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
 VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
 VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (b.d.) - GENT
 VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK
 VAN DAMME J. - TONGEREN
 VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) – BREDENE
 VAN DE WALLE B. Capitaine de vaisseau (r.) - CONCARNEAU
 VAN DEN BOSSCHE P. Matroos-mil. (b.d.) - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN
 VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
 VAN DEN STEENE W. – Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
 VAN LOON P. - Oppermeester-chef - ANTWERPEN
 VAN NECK D. - AALST
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
 VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
 VAN REYBROUCK B. Vaandrig-ter-zee tweede klas (R) - TORHOUT
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
 VANDENDRIESCHE P. - OOSTENDE
 VANDER BEKEN C. Capitaine de Frégate (R) - BRUXELLES
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein – KEERBERGEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LES-TILLEUL
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
 VANMAELE F. - Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE
 VERCRUYSE H. - LOKEREN
 VERELST J. Oppermeester (b.d.) - BORGERHOUT
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
 MORTSEL
 VERHELST L. Oppermeester - SINT-ANDRIES
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTREPEN W. Korvetkapitein (r.) - ANTWERPEN
 VINCENT C. – LIEGE
 VLEMINCKX A. - BRUXELLES
 VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH TURBO S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
 VYNCKE W. ere-Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
 WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) – RIXENSART
 WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
 WOUTERS M. – BREDENE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE – OOSTENDE

Lijst afgesloten op 08 december 2014
 Liste clôturée à la date de 08 décembre 2014



KURSAAL
OOSTENDE

06/02
2015

Galabal Bal de Gala
MARINE



.be

2014-18

Au profit de l'Association d'Entraide de la Marine

Ten voordele van de vereniging voor Hulpbetoon in de Marine